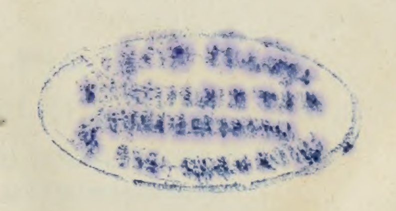

N 81|34

JOURNAL

DES

ÉCONOMISTES



JOURNAL

DES

ÉCONOMISTES

REVUE

DE LA SCIENCE ÉCONOMIQUE

ET DE LA STATISTIQUE

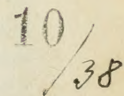
34e ANNÉE DE LA FONDATION

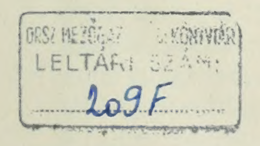
3e SÉRIE. — 10e ANNÉE

TOME TRENTE-HUITIÈME

(AVRIL A JUIN 1875)







PARIS

GUILLAUMIN ET Ce, ÉDITEURS

De la Collection des principaux Économistes, du Journal des Économistes, du Dictionnaire de l'Economie politique, etc.

RUE RICHELIEU, 14

1875


LIBRARY
JUL 25 1967
UNIVERSITY OF TORONTO

JOURNAL

DES

ÉCONOMISTES

LES GRANDES VOIES
DE COMMUNICATION INTERNATIONALES

L'ISTHME DE SUEZ. — LE MONT-CENIS ET LE MONT-SAINT-GOTHARD. — LE TUNNEL SOUS LA MANCHE.

SOMMMAIRE. Le génie industriel du XIXe siècle. — La route de l'Inde. — Application du fer à la construction des navires marchands. — Substitution de la navigation à la vapeur à la navigation à voiles. — Les chemins de fer à travers les montagnes. — Un chemin de fer sous la Manche. — Conséquences économiques.

Le mot impossible n'est pas français, disait je ne sais quel général à un officier qu'il venait de charger d'enlever une position. L'officier se fit bravement tuer avec bon nombre de ses hommes, et la position fut emportée, je crois. Le mot du général était un de ceux avec lesquels on entraîne les hommes aux limites du possible, mais il n'était pas exact, même militairement parlant. Aujourd'hui, dire que l'impossible n'existe pas pour le génie industriel moderne semblerait bien plus près de la vérité. Les progrès incessants de la science et les applications pratiques qui en sont la corrélation journalière, sont bien de nature à donner un vertige d'audace à l'esprit humain et à le disposer à croire que rien désormais ne saurait lui être insurmontable sur les continents et sur les eaux. Pelion sur Ossa. Ils existent de nos jours, ces Titans rêvés par l'imagination grecque, seulement ils sont de fer et d'acier, et en vérité nul ne saurait dire encore où s'arrêtera leur puissance; ils coupent les continents, percent les montagnes, traversent les mers sans le concours du vent et des voiles, sur des colosses en fer dont les dimensions et la vitesse maîtrisent l'effort des tempêtes, et nous n'en sommes encore qu'à la période de leur jeunesse.

Si un homme du commencement du siècle peut regarder en ar-

rière, en s'isolant du temps présent, il a le droit d'être ébloui, effrayé peut-être du chemin parcouru depuis soixante ans. Combien de ceux qui traversent aujourd'hui l'Atlantique, en neuf jours, du Havre à New-York, se doutent-ils qu'à ce commencement du siècle, la substitution de la machine à vapeur à l'action du vent pour faire marcher un navire était traitée de billevesée et que Fulton, l'inventeur du bateau à vapeur, était considéré comme un rêveur par Napoléon I[er] ? Combien, sur les millions de voyageurs qu'entraînent chaque jour les chemins de fer, savent-ils qu'il y a cinquante ans à peine, les hommes les plus autorisés dans la science et dans l'industrie ne voyaient, eux aussi, qu'un rêve dans la locomotive sur les voies ferrées ? Au jour présent, les chemins de fer, la navigation à vapeur sont tellement passés dans les mœurs, qu'il semble qu'ils aient toujours existé. De même de la télégraphie électrique et de vingt autres produits merveilleux de la science unie à l'industrie, qui font désormais partie du domaine commun et dont on ne s'occupe plus que pour s'en servir. Par suite on ne s'étonne plus de rien, ou si l'on s'étonne c'est pour si peu de temps ! L'étonnement de la veille et celui du lendemain n'ont pas le temps d'exister ensemble. On a coupé l'Isthme de Suez et joint la mer Rouge à la Méditerranée: qui pense à cette heure aux merveilles de l'exécution et aux résultats non moins merveilleux de cette jonction des deux mers? On a percé le Mont Cenis et traversé les Alpes par un chemin de fer: et bien quoi ? On travaille à percer le mont Saint-Gothard par un tunnel plus long et plus difficile encore. On se prépare à creuser, sous la Manche, une vaste galerie pour établir un chemin de fer entre la France et l'Angleterre; notre génération trouve cela tout simple, et personne ne doute que l'industrie n'y réussisse puisqu'elle l'entreprend. Assurément cette confiance est une puissance; notre foi soulève aujourd'hui les montagnes. C'est à cette confiance que nous devons la conception successive d'entreprises qui auraient paru fabuleuses en se reportant seulement à un quart de siècle en arrière, et l'énergie surexcitée des intelligences qui enfante les moyens de les conduire à la réussite. Aussi, quand se présente une de ces entreprises gigantesques, l'immense majorité des esprits ne doute plus ; les uns croient instinctivement et sans réfléchir ; d'autres, en plus petit nombre, parce qu'un coup d'œil rétrospectif sur les œuvres colossales, accomplies de la veille, leur donne la conviction que les moyens d'exécution à la hauteur de la conception se sont, jusqu'ici, toujours révélés et ne cesseront pas de se révéler à l'heure convenable s'il est besoin. L'opinion ne tient plus compte des calculs et prévisions pessimistes qui n'ont jamais fait défaut de la part de gens qui semblaient autorisés par

l'expérience et la compétence. L'optimisme général ne croit plus à rien d'impossible. Il n'y a pas lieu de s'en plaindre.

Le percement du canal de Suez en est un exemple remarquable. Il est de plus, parmi les faits saillants de notre époque, un de ceux dont la portée économique aura été la plus considérable.

Tout ce qui tend à rapprocher les distances, à multiplier les relations d'hommes à hommes et de nations à nations, à faciliter les transports des voyageurs et des marchandises, profite en définitive à l'accroissement de la richesse générale. Les transactions deviennent plus fréquentes; les produits s'échangent avec plus de rapidité, et le même capital rentre plus souvent dans la circulation; la consommation augmente par l'abaissement des prix et la production s'accroît en raison de la consommation. Ces vérités, devenues élémentaires, en se propageant de plus en plus dans les masses, élargissent le champ des capitaux qui répondent à l'appel d'entreprises qu'on eût qualifiées de téméraires sinon d'utopies, il y a vingt-cinq ans à peine. Ce ne sont plus les caisses de la haute banque, c'est l'épargne de ces masses qui fournit maintenant les capitaux. De grandes entreprises, comme celle du percement de l'Isthme de Suez pour joindre la mer Rouge, c'est-à-dire l'Océan indien à la Méditerranée ne sont, en effet, possibles que par l'élan de ce qu'on appelle les petits capitaux, et cela s'explique parce que ce n'est souvent qu'après l'achèvement et la mise en exploitation que se révèlent certains faits économiques spéciaux, considérables par leurs conséquences, qui auraient pu entraîner les capitaux raisonnants. Ainsi en a-t-il été de l'idée de M. Lesseps. Elle a été accueillie avec confiance, avec enthousiasme par le public rançais, quoique les objections ne lui aient pas manqué. Ces objections ont été développées avec force et avec talent par des hommes dont la compétence et l'expérience, dans les questions que soulevaient l'exécution et l'exploitation du canal, n'étaient contestées par personne. Elles se résumaient sous deux chefs principaux:

Le projet était inexécutable et chimérique. Fût-il mis à exécution, les produits du travail à travers le canal seraient insuffisants à compenser les frais que l'exécution aurait coûtés.

Développées avec passion, appuyées par une politique étrangère résolûment hostile, elles n'ont pas ébranlé la confiance générale et particulièrement celle des petits capitaux. La Compagnie du canal de Suez compte plus de 40,000 actionnaires et les résultats disent que ceux-ci ont eu raison. Cette confiance, on pourrait dire cet instinct économique des masses, est une force considérable de notre temps.

Les mêmes objections et plus spécialement la seconde se dres-

sent déjà contre le projet d'un tunnel sous-marin entre la côte de France et celle d'Angleterre. Il ne saurait donc être sans intérêt de jeter un coup d'œil en arrière sur les phases d'enfantement du canal de Suez et sur la lutte qu'onteu à soutenir les promoteurs de l'idée.

§ I. — L'isthme de Suez.

Une communication navigable paraît avoir existé, dès une haute antiquité, entre la mer Rouge et la Méditerranée. Elle était l'œuvre des rois Pharaons à une époque de la civilisation égyptienne que nous entrevoyons à peine. L'histoire ou plutôt les traditions en ont fait mention, sous le nom de canal des Rois. Il paraît que par des considérations politiques ou autres cette communication a été plusieurs fois interrompue. Après les Pharaons, les rois des Perses ont eu intérêt à l'achever et à l'entretenir, et Darius, fils d'Hystape, la rétablit en pleine activité. L'historien Hérodote a vu le canal fonctionnant régulièrement. D'après lui deux trirèmes pouvaient y passer de front et il fallait quatre jours de navigation pour le parcourir. Délaissé et comblé par les sables sous les derniers rois perses, il entra dans la pensée d'Alexandre-le-Grand, qui voulait faire d'Alexandrie l'entrepôt du monde entier, de rétablir la jonction des deux mers, mais le canal ne fut refait que sous Ptolémées dont il porta le nom, «canal des Ptolémées,» et servit pendant toute leur domination. Abandonné de nouveau, il fut de nouveau rétabli, d'abord par l'empereur Adrien dans le deuxième siècle de l'ère chrétienne, puis par les Califes dans le septième siècle. Il subsista pendant un siècle et demi, et fut encore une fois anéanti au point de rendre problématique le fait même de son existence. Le lit du canal paraît avoir été de 100 à 150 pieds et sa profondeur de 15. Depuis son origine, cette communication entre la mer rouge et la Méditerranée avait toujours emprunté une des branches du Nil, celle aboutissant à Peluse, qui l'alimentait de ses eaux. De ce point de jonction, c'est-à-dire entre Bubaste et Suez, le canal était creusé de main d'hommes.

De ces indications de l'histoire, il ressortait clairement que, depuis des temps reculés, la traversée de l'Isthme de Suez par une voie navigable avait constamment été envisagée comme ayant une haute importance au point de vue politique et au point de vue commercial. Mais les vestiges du canal et de ses diverses restaurations étaient si bien effacés, qu'à peine pouvait-on en reconnaître les directions : rien des travaux qui avaient concouru à son exécution, à son entretien et à son exploitation. Un peu de lumière n'a été faite que par des explorations toutes modernes.

Le général Bonaparte, qui fut bien un peu l'Alexandre de notre âge, entreprit la conquête de l'Egypte pour s'emparer de la route de l'Inde. Il s'occupa avec ardeur de la question de la jonction des deux mers. M. Lepère, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées en fit, d'après ses ordres, une étude remarquable qui tendait en résumé à une restauration du canal des Rois, depuis Suez jusqu'à la branche pélusiaque du Nil. La dépense était évaluée à 17 millions. Les difficultés des opérations géodésiques, dans une contrée tourmentée par la guerre, ne permirent pas des travaux de nivellement assez précis pour constater une erreur qui avait cours depuis une époque très-reculée : on a cru constamment à une grande différence de niveau entre la mer Rouge et la Méditerranée; l'ingénieur français l'évalue de 9 à 10 mètres, et son projet la rachetait par la création d'un certain nombre d'écluses.

La pensée nationale et féconde de Napoléon Ier fut ajournée par l'évacuation de l'Egypte. A une époque plus récente, l'étude de la question fut reprise par le capitaine James Welch, du corps du génie anglais. Cet officier proposait le percement de Suez à Tineh. Comme M. Lepère, il admettait une différence de niveau entre les deux mers, différence qu'il fixait à 30 pieds anglais. Il en résultait dans son tracé une pente de 5 pouces par mille, propre, suivant lui, à nettoyer incessamment le canal et à balayer les dépôts de sable et de vases à l'entrée dans la Méditerranée. Les dimensions du canal projeté par l'ingénieur anglais (devaient être d'une profondeur de 21 pieds anglais (6^{m},40) sur une largeur de 96 pieds (29^{m},25) au fond et de 180 pieds (54^{m},85) à la surface. Bien que supprimant les écluses multipliées du projet Lepère, le projet du capitaine Wetch en maintenait un certain nombre pour établir la communication du canal avec le golfe et ralentir ou suspendre le courant venant de la mer. La dépense totale était évaluée à 56 millions de francs. Dans son travail, M. Wetch, déclare péremptoirement que l'argent et le travail de l'Angleterre peuvent seuls exécuter la coupure de l'Isthme de Suez dans des conditions utiles et durables. Là aussi il a commis une erreur capitale, car ce sont l'argent et le travail français qui ont exécuté le canal de Suez. Mais la pensée qu'il dût être une propriété anglaise n'est pas morte, pas plus que ne le sont les traditions de lord Stratford de Redcliffe à Constantinople, et ce n'est pas la faute de son successeur si une violente dépossession à main armée de la Société du canal n'a pas réussi l'an dernier. Le malheur aux vaincus! des temps barbares est encore une tentation pour les modernes plus civilisés.

De tous ces précédents, bien des esprits même désintéressés inféraient l'impraticabilité du projet. Outre les difficultés propres du

travail, on opposait la différence de niveau des deux mers, l'aplatissement de la côte aux débouchés du canal dans la mer Rouge et la Méditerranée, l'impossibilité de le garantir de l'ensablement qui paraissait l'avoir tant de fois détruit, etc.

La différence de niveau, telle que la tradition nous l'avait léguée et que l'avaient confirmée les travaux de l'ingénieur Lepère et du capitaine du génie Wetch, eût été à elle seule une difficulté insurmontable. Elle devait être nécessairement rachetée par des écluses plus ou moins nombreuses. Or, du moment que des éclusages étaient nécessaires, une limite infranchissable était créée au mouvement de la navigation. La capacité des écluses, le temps nécessaire à l'opération de l'éclusage n'auraient permis de donner passage journellement qu'à un nombre de navires restreint. Il fallait, au contraire que ce nombre fût illimité, en quelque sorte, pour que l'utilité économique de ce colossal travail fût en rapport avec les besoins du commerce maritime. Heureusement cette différence de niveau n'existait pas.

Quant aux difficultés propres de l'exécution, aux travaux à entreprendre pour que dans la Méditerranée et la mer Rouge, l'entrée fût accessible aux navires du plus fort tonnage, nous ne saurions entrer dans les détails, quelque intéressants qu'ils soient, des moyens que l'art des ingénieurs, secondé par la puissance et les progrès de l'industrie, a mis en œuvre pour terminer en dix ans l'entreprise gigantesque qui a si admirablement réalisé le problème posé : la jonction des deux mers dans les conditions de la navigation actuelle. Le canal a 162 kilomètres de longueur de Suez à Port-Saïd ; il donne passage à des navires dont le tirant d'eau atteint 7m,50 et ce passage s'effectue en moins de 48 heures ; l'état de navigabilité se maintient dans des conditions qui ne laissent rien à désirer. Tout le monde sait que la réussite est entière. L'œuvre a coûté 450 millions, et elle sera productive nonobstant toutes les prévisions contraires.

La route des Indes sera abrégée de trois mille lieues, disait-on, par l'ouverture du canal, pour le commerce maritime de l'Europe et pour celui de l'Amérique du Nord. Oui, répondaient armateurs et négociants, mais nos navires à voiles pourront-ils suivre la nouvelle voie? Nous ne le croyons pas. Et ils en développaient les raisons.

La navigation de la mer Rouge, longue de 2,000 kilomètres, est dangereuse par son peu de profondeur et les récifs dont elle est semée. Elle est difficile en raison des moussons. Pendant une moitié de l'année, d'avril à octobre, règne la mousson du Sud

Ouest et durant cette période les vents soufflent régulièrement du Nord-Est. Pendant l'autre mousson, celle du Nord-Est qui règne le reste de l'année, les vents soufflent invariablement du Sud. La direction du globe arabique étant du N. N. E. au S. S. O. il en résulte que la navigation à voiles est empêchée de l'entrée du golfe à Suez pendant plusieurs mois, et de Suez à l'entrée du golfe pendant plusieurs autres mois. S'il faut faire usage de remorqueurs, il en résultera des dépenses assez considérables, qu'il faudra ajouter à celles du transit et du remorquage dans le canal, et probablement à une nouvelle dépense de remorquage pour franchir le détroit de Gibraltar. Le calcul de tous ces frais, fait par des hommes compétents, établissait, d'une manière assez plausible, qu'ils excéderaient les avantages de la plus courte traversée par le canal comparée à la route actuelle par le cap de Bonne-Espérance. On prévoyait aussi des risques sérieux pouvant résulter de l'accroissement du mouvement maritime dans la Méditerranée par le passage des navires détournés de la route du Cap. Si donc la marine marchande à voiles ne prenait pas la voie du canal, les ressources qu'il pourrait recueillir du transit des steamers postaux et des passagers seraient relativement insignifiantes et l'entreprise improductive.

Ce sont là, dans toute leur force, les principales objections qui étaient présentées, et avec autorité, repétons-le, par le commerce maritime des diverses nations, objections auxquelles on a passé outre. Il ne faudrait pas conclure, aujourd'hui que les grosses recettes du canal sont dues au passage de la marchandise, que ces objetions fussent mal fondées. La preuve du contraire, c'est que la proportion des navires à voiles qui traversent l'Isthme n'est que de 2 0/0. Ce qui est vrai, c'est que cette fois encore les prévisions les mieux calculées ont été renversées par l'imprévu ; l'imprévu qu'on devra désormais toujours attendre, pour ainsi dire, des progrès aussi merveilleux que rapides de l'industrie moderne appuyée sur la science des ingénieurs. Qui aurait pu prédire à l'époque où ces débats agitaient l'opinion publique, de 1855 à 1860, que la navigation à voiles, malgré tous ses progrès récents, était à la veille d'être dans une large mesure remplacée par la navigation à vapeur, pour les voyages au long cours ? Marins et constructeurs ne voyaient là encore qu'une utopie. Eh bien, cette révolution économique est aujourd'hui accomplie, et la question financière du canal de Suez y a trouvé sa solution, solution que les hommes de métier n'avaient pu ni prévoir ni calculer comme elle vient de se produire.

Cette transformation du matériel naval de la marine marchande

si considérable au point de vue économique, c'est-à-dire la substitution des navires à vapeur aux navires à voiles dans des conditions où le transport des marchandises ne coutât pas plus cher, était entrevue, il est vrai, et même cherchée depuis longtemps, mais sans beaucoup d'ardeur ni de succès. Il est donc certain que les nécessités imposées au transport de la marchandise par la traversée du canal de Suez ont donné une impulsion énergique, en Angleterre, à l'art des constructions navales. Il était si tentant de mettre Liverpool à 3,000 lieues de Bombay, alors qu'il en était à 5,900 par la route du cap ! Tout préparait d'ailleurs cette substitution de la navigation à vapeur à la navigation à voiles, aussi bien dans les transports internationaux des pays d'Europe que dans les transports transocéaniques. Nous pouvons le dire, à l'honneur de notre époque, la science des ingénieurs maritimes a réussi à faire face à toutes les exigences de cette transformation, si variées qu'elles fussent, dans un temps remarquablement court. Quelques détails sur cette intéressante matière, ne sauraient être un hors-d'œuvre.

La France importe d'Angleterre 2,200,000 tonnes de houille par 112 ports grands et petits répartis sur son littoral. C'est le Havre qui en reçoit le plus, 282,000 tonnes. Après le Havre vient Saint-Nazaire avec 228,000 tonnes. Saint-Nazaire est un port nouveau qui ne date que de 1858 ; une rade excellente à l'embouchure de la Loire, un bassin à flot de 11 hectares de superficie avec des profondeurs de 7 m. 50, y ont rapidement attiré la navigation commerciale. Les quais sont garnis de rails qui les rattachent à la gare du chemin de fer d'Orléans et mettent les wagons en contact avec les navires. Dans quatre ou cinq ans, le bassin actuel sera en communication avec un second bassin de 20 hectares de superficie, d'une profondeur de 8 mètres, dont l'achèvement se poursuit activement. Ce sont toutes conditions des plus favorables aux progrès de la navigation. Vers 1858, à la veille du premier coup de pioche donné dans l'isthme de Suez, l'importation des charbons anglais dans le bassin de Saint-Nazaire se faisait par des caboteurs, navires à voiles de 100 et 200 tonneaux; le déchargement était réglé à raison de 30 à 35 tonnes par jour, le fret payé 14 à 16 fr., et cette navigation vivait misérablement. Quelques essais furent tentés, mais sans succès, pour importer la houille par des steamers construits dans le type de l'époque. Rien ne faisait prévoir le remplacement de cette flotte voilière par une flotte de transports à vapeur, et cependant dès 1866 la transformation était faite, une véritable révolution accomplie.

Depuis 1853, la substitution du fer au bois dans la construction

des navires à voiles avait pris en Angleterre un essor sérieux. C'était vers 1840 que ses constructeurs avaient débuté dans cette voie nouvelle et une douzaine d'années avaient suffi pour établir avec certitude les caractères spéciaux à ce genre de construction, étudiés à l'aide de l'expérimentation pratique et de la science des constructions navales, s'appuyant sur des données sérieuses; aussi le développement de ce nouveau genre de constructions fut-il rapide.

En 1853, l'effectif des voiliers anglais en fer était de 5,000 à 6,000 tonneaux; au 31 décembre 1865, il s'élevait à 442,000 tonnneaux; nous n'avons pas de chiffre à la fin de 1874, nous savons seulement que, dans cette même année 1874, les chantiers du Royaume-Uni construisaient 49 navires à voiles en fer jaugeant 48,117 tonneaux.

Un fait capital s'était dégagé, c'est que l'emploi du fer permettait de donner aux navires, pour une même largeur, une longueur beaucoup plus considérable qu'aux navires en bois, tout en conservant une solidité d'ensemble bien supérieure à celle de ces derniers. Or, la résistance de déplacement d'un navire étant proportionnelle à la section immergée de la coque prise à sa plus grande largeur, et indépendante de la longueur, il en résultait que, sans modifier la force d'impulsion, qu'elle vînt du vent ou de la vapeur, le port utile du navire s'accroissait de tout ce que l'on pouvait gagner dans le sens de la longueur. La limite n'était qu'une question de solidité. Pour les navires en bois, l'art des construction navales se basant sur l'expérience ne dépassait guère quatre fois la largeur; avec le fer on est allé immédiatement à six et sept fois, puis au delà; on a récemment construit des coques dans lesquelles la proportion atteint onze et il est question de la dépasser; quelle sera la limite? Plus la longueur est considérable relativement à la largeur, plus le navire fatigue et plus il y a lieu de fortifier le coque. Des ingénieurs pensent qu'il devra y avoir un point où l'augmentation des matériaux supplémentaires employés à la consolidation ne sera pas compensée par le bénéfice de l'allongement. En dehors de ce fait principal, ce qui est incontestablement acquis pour les constructions en fer, c'est une vitesse supérieure, parce qu'on peut affiner la carène sans nuire à la faculté du port; une durée presque indéfinie, les coques en fer étant à l'abri de la pourriture, des ravages des tarets, etc.; une plus grande sécurité au point de vue des incendies, des heurts, et des avaries des marchandises dans la cale, étant donnée une construction soigneusement faite.

Quoi qu'il en fût de l'avenir, le grand cabotage à voiles était remplacé par le cabotage à vapeur, bien avant l'ouverture du canal de

Suez. Le progrès dans la construction des coques avait été promptement suivi de progrès dans celle des machines à vapeur de mer, et le problème résolu sur toutes ses faces. Depuis 1867, dans le port de Saint-Nazaire comme dans nos autres grands ports, les charbons anglais sont importés par des steamers portant généralement 1,000 tonneaux de houille, mûs par des machines de 80 à 90 chevaux et consommant 6 tonnes de combustible par vingt-quatre heures. Leurs coques ne dépassent pas en longueur sept fois la largeur, ce qui permet de placer la machine à l'arrière et de donner de grandes facilités pour la rapidité du déchargement. On arrive à pousser celui-ci jusqu'à 45 et 50 tonnes à l'heure; les traversées sont de 46 à 50 heures des ports de la Manche de Bristol à Saint-Nazaire. Il résulte de cet ensemble qu'un steamer peut faire jusqu'à trois voyages par mois et réaliser de beaux bénéfices avec un fret de 10 fr., inférieur de 30 0/0 à celui qui faisait à peine joindre les deux bouts aux navires voiliers.

On comprend de suite qu'après avoir résolu le problème pour de courtes distances, la science navale ne pouvait manquer de le résoudre pour toutes les distances, on peut dire. On construisit des steamers appropriés pour aller dans la Baltique et dans la mer Noire, puis enfin pour les Indes en passant par l'isthme de Suez. La solution du rendement du canal était trouvée et la prospérité de l'entreprise assurée; des esprits hardis n'en avaient jamais douté : le génie industriel de notre époque a pleinement justifié cette hardiesse.

En 1870, le canal de Suez a donné passage à 480 navires d'un tonnage de 654,915 tonneaux et a perçu 5,159,327 fr. de droits de transit; en 1874 à 1,264 navires jaugés à 2,423,672 tonneaux et les droits perçus s'élevaient à 24,859,383 fr. Ces chiffres indiquent la marche ascendante du mouvement maritime et des produits de l'entreprise. Il n'est pas sans intérêt d'étudier, en les analysant, les conséquences de la jonction des deux mers sur la navigation avec l'Orient et la part des diverses nations à marine marchande; les résultats économiques du présent permettent d'envisager quelques-uns de ceux de l'avenir.

Sur les 1,264 navires qui ont transité par Suez dans l'année 1874, 16 seulement étaient à voiles, et 1,246 à vapeur. L'opinion des armateurs qui soutenaient, il y a vingt ans, que la navigation à voiles au-delà du Cap n'aurait pas avantage à prendre et ne prendrait pas la route de Suez est donc complètement justifiée. Il est à remarquer que, sur ces 16 voiliers, 6 étant italiens et 1 français, ils ont dû rester dans la Méditerrannée. Nous manquons d'ailleurs de rensei-

gnements sur ceux portant pavillon anglais; s'ils sont en fer, ils ont profité naturellement du bénéfice d'accroissement de capacité dû à l'emploi du fer et ont pu supporter des frais qui n'auraient pas pu l'être par les navires à voiles d'il y a vingt ans.

Les navires à vapeur à se décomposent en :

309 steamers postaux.........	750.866	tonneaux.
849 steamers de commerce....	1.505.779	—

Le tableau suivant indique dans quelle mesure cette navigation se répartit entre les principaux pavillons.

Navigation commerciale. — Canal de Suez.

Pavillons.	Navires à voiles.		Steamers postaux.		Steamers de commerce.	
	Nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	tonnage.
Allemand.....	»	»	»	»	29	36.789
Américain.....	»	»	»	»	»	»
Anglais.......	5	1.074	129	371.180	731	1.336.486
Français......	1	351	55	169.769	6	3.768
Italien.......	6	1.909	27	34.394	16	23.803

Ainsi les navires de la Grande-Bretagne représentent les 19/20 de la navigation au long cours par le canal de Suez. La part du pavillon français est réellement insignifiante. On pourrait penser que nos armateurs ont été plus lents que les armateurs anglais à transformer leur matériel naval dans les conditions nécessaires à cette navigation nouvelle, mais on est bien forcé de reconnaître le peu d'importance de notre commerce, relativement à celui de l'Angleterre avec l'Inde et l'extrême Orient; en 1874, les ports français ont expédié ou reçu 203 navires d'un tonnage de 177,302 tonneaux, dont 71 navires 72,918 tonneaux sous pavillon étranger, en destination ou en provenance des Indes anglaises, Indes hollandaises, Philippines, Chine, Japon, Cochinchine et Siam ; c'est un peu moins de la quatorzième partie du mouvement maritime de l'Angleterre avec ces mêmes contrées.

Il est remarquable que le pavillon américain ne figure pas dans le transit par Suez, et cependant la route de Suez abrége de 2,400 lieues la distance de New-York à Bombay qui est de 6,200 lieues par le cap de Bonne-Espérance.

Les voyageurs qui ont payé la taxe de passage par Suez ont été au nombre de 73,596 en 1874 contre 68,030 en 1873.

Ainsi donc, tout concourt à démontrer que le transit à travers l'isthme est en voie de progression constante, et rien ne permet de

douter de la marche de cette progression. L'ancien matériel de la marine marchande des grandes nations maritimes qui commercent avec l'Orient se remplace, à mesure des pertes et de l'usure, par des constructions appropriées aux exigences de cette navigation. Là est un avenir assuré du canal, et à en juger par le résultat de quatre années, c'est-à-dire depuis l'ouverture, cette transformation se fait rapidement. Mais tout l'avenir n'est pas là; il est aussi dans le développement des transactions entre l'Occident et les pays d'Orient. Quelle est l'importance actuelle du commerce de l'Europe avec les pays au-delà du Cap? Quel développement la civilisation moderne, par l'accroissement de la consommation dans les masses, peut-elle réserver à ce commerce? Quelle part le canal de Suez est-il appelé à y prendre? Il serait difficile de réunir les documents nécessaires pour traiter ces questions dans leur ensemble sans y mêler beaucoup de conjectures; on peut, du moins, en emprunter aux statistiques anglaises, qui permettent d'entrer dans quelques appréciations raisonnées en ce qui concerne le pavillon de la Grande-Bretagne.

Le matériel de la marine marchande anglaise se composait :

		Tonneaux.
Au 31 décembre 1869	20.798 navires à voiles jaugeant..	5.708.637
	2.281 navires à vapeur — ..	1.003.552
Au 31 décembre 1873	18.555 navires à voiles — ..	5.034.486
	3.153 navires à vapeur — ..	1.793.297

Sur cet effectif total étaient affectés au commerce avec l'étranger :

		Tonneaux.
En 1869............	6.968 navires à voiles jaugeant..	3.611.743
	810 navires à vapeur — ..	644.080
En 1873............	5.898 navires à voiles — ..	3.113.132
	1.479 navires à vapeur — ..	1.368.245

Ainsi, en quatre années dans le mouvement du commerce extérieur (*foreign trade*) le tonnage de la marine à voile diminuait de 500,000 tonneaux pendant que celui de la marine à vapeur augmentait de plus de 700,000 tonneaux; l'influence de la navigation par Suez ne saurait déjà être douteuse par le simple rapprochement de ces chiffres. Elle ressort d'une manière tout à fait directe et avec une évidence complète des intéressants tableaux suivants.

Commerce de l'Angleterre avec l'Orient. — Mouvement maritime dans les ports du Royaume-Uni (entrées et sorties réunies).

1869

	Navires à voiles.		Navires à vapeur.	
	Navires	tonneaux	navires	tonneaux.
Chine........	275	161.925	17	17.795
Japon........	94	52.784	15	3.131
Java..........	56	34.340	»	»
Philippines...	88	53.625	1	67
Bombay......	504	527.780	10	20.378
Madras.......	252	159.235	»	»
Bengale......	782	824.880	8	8.461
Singapore.....	270	165.392	7	9.816
Ceylan........	196	118.265	1	648
Hong-Kong....	122	85.044	8	5.233
	2.639	2.183.279	57	65.529

1873

	Navires à voiles.		Navires à vapeur.	
	Navires	tonneaux	navires	tonneaux.
Chine........	71	55.034	71	78.648
Japon........	47	31.948	5	5.133
Java..........	109	88.345	13	16.282
Philippines...	60	40.851	18	21.904
Bombay......	205	217.524	221	265.843
Madras.......	134	98.291	19	22.167
Bengale.......	693	746.807	173	248.150
Singapore.....	255	156.721	107	139.468
Ceylan........	172	110.928	85	85.611
Hong-Kong....	83	61.989	8	7.546
	1.729	1.617.438	720	910.742

L'ouverture du canal de Suez a eu lieu en 1869. De 1869 à 1873, c'est-à-dire en quatre années, le tonnage de la marine à voiles anglaise affectée à la navigation avec ces pays de l'Inde a diminué d'un quart et celui des navires de commerce à vapeur est devenu quatorze fois plus considérable. Dans l'ensemble, le mouvement s'est accru de 300,000 tonneaux. Il en ressort clairement le développement de la marine à vapeur comme conséquence immédiate de la navigation par Suez. Il en résulte encore que la facilité, la rapidité et le bon marché de cette navigation nouvelle ont développé les transactions générales et nécessité un plus grand nombre de voyages. Nous venons de dire le bon marché, et en effet, fait économique précieux, les frets de l'Inde ont diminué de 30 0/0, contrairement aux prévisions.

L'importance de la marine à voiles qui continue à prendre la route du Cap est encore presque double de celle de la marine à vapeur. Nous l'avons déjà dit, un matériel naval existait: son remplacement est œuvre de temps. Il faut considérer aussi que les avantages de la construction en fer s'appliquent aussi bien aux navires à voiles qu'aux navires à vapeur et permettent aux premiers de naviguer dans des conditions notablement plus économiques que dans le passé. En 1874, l'Angleterre a construit 335 steamers mesurant 270,000 tonneaux effectifs, mais elle a construit 49 navires à voiles jaugeant 48,119 tonneaux, ce qui donne à chacun d'eux, en moyenne, une capacité réelle de charge de près de 1,500 tonneaux. Ils sont donc évidemment destinés à la grande navigation, et la route des Caps ne cessera pas de voir le pavillon anglais. Il n'en est pas moins certain qu'un large contingent est assuré à l'avenir du transit par Suez, qu'il provienne du remplacement de navires à voiles par des navires à vapeur, ou de l'accroissement de la navigation, conséquence de l'accroissement des échanges. A ceux-ci on ne voit guère de limites à poser; l'Orient est encombré de multitudes qui ne demandent pas mieux que d'être appelées à consommer, et l'Occident se sent capable de produire presque indéfiniment.

La statistique du transit par Suez vient de nous dire que la marine anglaise entre pour les 19/20 dans le mouvement maritime à travers le canal; celui-ci est donc bien la route de l'Inde, comme le comprenait l'Angleterre quand elle a concentré tous ses efforts pour faire abandonner l'Égypte au général Bonaparte qui, lui aussi, en avait la vive intelligence. On se rend compte qu'elle puisse regretter de n'avoir pas écouté la parole du capitaine Wetch, quand il disait que « l'argent et le travail anglais pouvaient seuls exécuter la coupure de l'isthme de Suez dans des conditions utiles et durables »; regretter d'avoir laissé à l'esprit d'entreprise et aux capitaux français l'exécution de la jonction des deux mers. L'occasion d'en faire une propriété anglaise sera peut-être difficile à revoir. Ces regrets sont si aigus chez certains de ses hommes d'État, qu'il doit y avoir des esprits à admettre que le Royaume-Uni puisse faire une guerre et s'emparer de l'œuvre française. Cela ne serait pas pire que de nous prendre quelques provinces. La vieille Europe si avancée en civilisation, — elle le croyait du moins — ne vient-elle pas de remettre en honneur les conquêtes, autrement dit, les spoliations à coup de canon? La raison du canon passe encore, mais chercher des querelles d'allemand aux actionnaires du canal de Suez pour les déposséder indirectement de leur propriété, cela est considéré comme au-dessous de la grandeur de leur nation par des Anglais

eux-mêmes qui viennent s'en expliquer avec sévérité dans des réunions publiques.

Cette question du tonnage, à propos de la perception des droits de transit, est en effet trop simple pour que des esprits droits puissent s'y méprendre et ne pas apprécier, dans leur juste signification, l'œuvre de la Commission internationale et les conséquences qu'on a abritées sous son nom; quelques courtes explications suffiront pour justifier cette assertion.

Dans l'acte de concession signé par le vice-roi d'Égypte, la compagnie de Suez était autorisée à percevoir un droit de transit sur la capacité réelle des navires, c'est-à-dire sur la capacité utilisable pour le logement et le transport des marchandises. Cette capacité est censée indiquée par le nombre de tonneaux de jauge inscrit à l'acte de nationalité. Chaque tonneau de jauge représentant un volume de 1 m. 44 cube et chaque mètre cube répondant à un poids d'un mètre cube d'eau, soit 1000 k., un navire jaugé 1,000 tonneaux pouvait donc porter effectivement 1,440,000 kilogrammes. Pour les navires à vapeur, on déduit de la capacité totale, suivant certaine règle empirique, l'emplacement des machines, chaudières, soutes à charbon, et la différence est censée la capacité rélle: mais le génie de la fraude s'est si merveilleusement exercé à l'endroit du jaugeage officiel que les plus étranges anomalies se présentent journellement entre le port effectif des steamers et le port que leur attribue la jauge légale inscrite aux papiers de bord; il est à noter en outre, que cette jauge légale varie chez les diverses nations maritimes. La compagnie de Suez, qui s'en était réservé la faculté par son contrat, a cherché à constater sur les navires traversant l'isthme, leur capacité réelle pour percevoir les droits de transit qui lui étaient légitimement dus. La cour d'appel de Paris a reconnu, par un arrêt fortement motivé, qu'elle était dans son droit et qu'elle ne l'avait pas excédé. Sous l'instigation de préoccupations hostiles, les agents de l'Angleterre à Constantinople, presque aussi puissants, paraît-il, qu'aux beaux jours de sir Stradfort Redcliffe, ont obtenu de la Porte la formation d'une commission internationale pour déterminer un mode de jaugeage; cette commission en a imaginé un qui se trouve atteindre gravement les intérêts de la Compagnie de Suez et en a conseillé l'application. L'influence anglaise a fait traduire ce conseil en un ordre impératif appuyé de vingt mille soldats, qui devaient s'emparer du canal en cas de résistance de la Compagnie; celle-ci a dû céder, en formulant des protestations et des réserves contre l'atteinte portée à ses recettes; la mise en vigueur du nouveau tarif équivaut à une perte d'environ 10 0/0 sur les droits

de tonnage depuis le mois d'avril 1874, c'est-à-dire de près de deux millions.

Si le mode de mesurage imposé à la suite du travail de la commission donne la capacité réellement utilisable du navire, il n'y a rien à dire. Dans le cas contraire, l'acte de violence de 1874 est injustifiable. Il froisse trop d'ailleurs les sentiments universels de droit et de justice, pour que le redressement n'en soit pas inévitable; déjà le Parlement anglais aurait refusé de s'y associer en n'adoptant pas le mode de jaugeage de la commission de Constantinople. Il n'en est qu'un qui soit exact et sincère, c'est le mesurage matériel, sans formules, du poids que peut porter un navire prêt à naviguer en l'immergeant jusqu'à la ligne de flottaison. Là sera l'indication de la capacité vraie, de la capacité utilisable. Il est désirable, de plus, que dans un intéret d'humanité toute surcharge soit interdite sous des pénalités sérieuses. Non-seulement la compagnie de Suez, mais les compagnies de Docks, les gouvernements qui perçoivent des droits de navigation ont intérêt à intervenir pour que cette question du jaugeage des navires reçoive cette solution qui la mettrait à l'abri de l'erreur et de la fraude.

Quoi qu'il en soit des questions se rattachant à la prospérité financière de l'entreprise de Suez que la force des choses ne peut manquer d'assurer contre la lutte des intérêts et des rivalités, le percement de l'isthme de Suez aura été, nous le répétons, un des grands faits économiques de notre époque. Il aura déterminé une véritable révolution dans la marine marchande, abaissé le prix des transports entre l'Europe et les pays au-delà du Cap, facilité et multiplié les relations commerciales dans des conditions dont on ne saurait encore mesurer la portée. L'histoire ne sera donc que juste en y attachant avec honneur le nom de M. de Lesseps et le souvenir de ceux qui l'ont soutenu sans se laisser décourager par des diffiucltés et des malveillances qui auraient cependant justifié bien des défaillances.

II. — Le Mont-Cenis. — Le Saint-Gothard.

La France et l'Italie ne sont séparées que par quelques kilomètres, seulement ces kilomètres sont couverts par les Alpes. Les relations des deux pays n'ont donc jamais eu d'importance que par la voie de mer. Le passage par les montagnes n'était qu'un accident pour le voyageur et la marchandise, sauf quelques cas d'invasions armées que l'histoire a enregistrées. Aussi les conquérants ont-ils toujours rêvé une route miliaire à travers les Alpes. On nous a enseigné, au lycée, qu'Annibal, pour faire passer ses éléphants, dissolvait les roches avec du vinaigre. Il est certain que la recette de ce

vinaigre est perdue, mais, avec l'eau et l'air de la montagne, les ingénieurs de notre temps ont pu la percer, le jour où le commerce a dit qu'il en payerait les frais.

Voyageurs et marchandises ne prennent, en général, la voie de mer que quand ils ne peuvent pas faire autrement. Du jour où, en France d'un côté, en Piémont de l'autre, les voies ferrées sont arrivées au pied des Alpes, un vigoureux effort de l'esprit humain s'est porté vers le problème du franchissement, par un chemin de fer, des 80 kilomètres qui séparaient Suze de Saint-Jean-de-Maurienne, c'est-à-dire le Piémont de la Savoie. Dès 1840, la question du percement du massif alpin, dans une direction à peu près parallèle à la route de Turin à Paris, route construite par Napoléon Ier et qui mettait en communication Turin et Chambéry, occupait vivement les ingénieurs. Plusieurs projets furent mis en avant, mais les moyens ordinaires étaient inapplicables pour ouvrir dans des roches dures et à 1,600 mètres en contre-bas du faîte de la montagne un tunnel de 12 à 13 kilomètres. On ne pouvait songer à perforer des puits d'aérage à une telle profondeur, et les procédés connus ne pouvaient pourvoir à entretenir les ouvriers d'air respirable à une distance de 6,500 mètres, étant donné que le tunnel fût attaqué par chacun des versants.

Nous avons dit qu'à notre époque la science de l'ingénieur était, pour ainsi dire, toujours à la hauteur du problème à résoudre. Ainsi en a-t-il été dans cette circonstance, et c'est un devoir de reconnaissance sociale de consigner dans l'histoire de ces grandes œuvres économiques de notre siècle les noms des hommes qui ont apporté ces solutions. M. Bartlett, ingénieur anglais attaché au chemin de fer de Victor-Emmanuel, avait inventé, à propos d'un petit souterrain à exécuter sur la ligne, une machine perforatrice mue par la vapeur. M. Sommelier eut l'idée d'y appliquer l'air comprimé comme moteur et y réussit. Le problème du percement du Mont-Cenis rencontrait ainsi sa solution. Les ingénieurs Sommelier, Grandis et Grattoni présentèrent au gouvernement sarde un projet d'où résultait : qu'ils pouvaient comprimer l'air à haute pression, le transmettre à de grandes distances sans pertes sensibles, et l'employer à faire mouvoir la machine perforatrice destinée à produire des trous de mine et à l'abattage des roches, en même temps qu'à assurer l'aérage du souterrain. Le 15 août 1857, le projet fut adopté par le parlement sarde. En 1860, la Savoie fut réunie à la France, mais le gouvernement italien se réserva l'exécution des travaux du percement, sauf une participation financière de la France qui fut réglée par une convention internationale.

Quelque intéressants que soient les détails de l'exécution de ce

magnifique travail, il ne saurait entrer dans notre cadre d'en entretenir nos lecteurs; nous nous bornerons à en rappeler succintement les faits principaux.

Le tunnel est ouvert à 1,300 mètres en moyenne au-dessus du niveau de la mer. Le soulèvement des Alpes, en redressant les couches stratifiées de l'écorce terrestre a permis de constater la nature des roches à traverser. Un illustre géologue français, M. Elie de Beaumont, en détermina à l'avance la coupe géologique, et les faits se sont trouvés complètement d'accord avec ses prévisions scientifiques. Le massif à percer était formé de schistes et grès houillers du terrain carbonifère, de quartzites très-durs, de calcaires compactes et calcaires schisteux, dont le percement par les procédés ordinaires aurait pris toute une génération. Avec la machine perforatrice Sommelier, quatorze années environ auront suffi pour établir la communication entre les deux versants de la montagne. Cette invention, demeurée justement célèbre, consiste en un foret ou barre de mine, qui creuse la roche par des coups violents et répétés et avec un mouvement rotatoire. La machine est portée par un charriot en fer mobile sur des rails et qui porte sept à onze perforatrices. Le tout reçoit le mouvement d'un appareil à air comprimé. Nous donnerons une idée du travail en disant qu'on forait ainsi soixante à quatre-vingt trous sur une superficie de 8 à 12 mètres carrés; on chargeait ces trous de cartouches que l'on faisait exploser dans un certain ordre, après quoi on enlevait les déblais dans des wagonnets. On pouvait faire généralement trois opérations de ce genre par vingt-quatre heures, et obtenir ainsi de chaque côté, un avancement de 1 m. 30 c. à 1 m. 40 c. en moyenne générale. Le tunnel était ensuite élargi par les procédés ordinaires, puis revêtu de maçonnerie, à mesure de la progression des machines perforatrices. Le moteur universel était l'air comprimé à 5 atmosphères par des chutes d'eau de grande hauteur agissant dans des appareils très-ingénieux, si bien compris et combinés, que, sauf quelques modifications de détail dans le cours des travaux, ils ont fait face à toutes les exigences du percement de roches et de l'aérage du tunnel. L'exécution totale aura exigé quatorze ans, y compris trois années de travaux préparatoires, pendant lesquelles l'œuvre du percement proprement dit n'atteignit guère qu'un millier de mètres. Elle a coûté un peu plus de 5,000 francs par mètre. La longueur totale du souterrain est de 12,200 mètres, sur une largeur de 8 mètres et une hauteur de 6 mètres sous clef de voûte. Les chemins de fer aboutissant à chaque extrémité s'y raccordent par des courbes établies sur les pentes assez abruptes de la montagne.

Le tunnel du Mont-Cenis ayant été ouvert à la circulation, les conséquences que l'on pouvait prévoir de cette jonction des chemins de fer français aux chemins de fer italiens ne se sont pas fait attendre. Jusque-là, voyageurs et marchandises étaient obligés de parcourir, à l'aide des diligences et du roulage, en empruntant la route de terre du Mont-Cenis, de Saint-Michel à Suze, la lacune existant entre le chemin de fer de Victor-Emmanuel et la ligne de Suze à Turin. Ce parcours de 80 kilomètres coûtait de 22 à 24 francs par voyageur et 44 francs en moyenne par tonne de marchandise. Le nombre des voyageurs, en 1862, n'en était pas moins de 42,000, et le tonnage des marchandises de 22,000. Ces chiffres attestaient hautement l'importance de la jonction des deux chemins de fer à travers la montagne; les conséquences de cette jonction sont mises en vive lumière à un point de vue général par les chiffres de la statistique commerciale. Ils sont faciles à analyser et à interpréter.

En 1869, l'ensemble des échanges entre la France et l'Italie se chiffrait par 659 millions. En 1873, il s'élève à 789.

En 1869, la part du commerce par mer était de 362 millions et celle par la voie de terre de 297. En 1873, le commerce par mer n'est plus que de 328 millions, tandis que celui par terre atteint 461.

Le mouvement de la navigation descend de 1,110,000 tonneaux, en 1869, à 881,000 tonneaux, en 1873.

Ces chiffres n'ont guère besoin de commentaires. On peut bien attribuer au progrès général des affaires une part dans l'augmentation de 1869 à 1873, mais l'accroissement considérable du mouvement commercial par la voie de mer prouve clairement que le tunnel du Mont-Cenis a offert aux transactions des facilités et des avantages qui ont multiplié les échanges. Bien qu'il ne puisse remplacer la navigation pour une grande partie du royaume d'Italie, on ne saurait douter qu'il ne prenne une part de plus en plus large dans les transports entre les deux pays. Le tunnel est à double voie. On voit qu'il y a de la marge pour l'avenir et qu'il n'y a pas de perspective d'encombrement.

Ce n'est pas seulement sur le mouvement des échanges entre la France et l'Italie que le chemin de fer à travers les Alpes a fait sentir son influence; elle s'est produite d'une manière remarquable sur notre commerce de transit, de 1869 à 1873. Celui-ci s'est accru de 85 millions : 165 millions contre 80. En faisant abstraction des métaux précieux et des céréales, l'examen des marchandises qui l'alimentent montre qu'il a lieu, pour la majeure partie, entre l'Italie d'une part, la Suisse, la Belgique et l'Allemagne de l'autre. Une

voie percée à travers le Mont-Cenis devait, en effet, lui être particulièrement favorable et y trouver des éléments intéressants de recettes. Malheureusement, l'avenir de ce transit est assez sérieusement en jeu dans le percement du mont Saint-Gothard, qui doit relier le réseau des chemins de fer allemands aux chemins de fer du nord de l'Italie.

Au point de vue supérieur auquel l'économie politique doit se placer dans l'étude de ces questions, celui de l'intérêt général de la civilisation, l'œuvre du percement du Saint-Gothard, — en tant qu'elle se rattache au progrès des voies de communication pour faciliter les relations et les échanges entre nations, mais non pas le transport des régiments et des canons d'un envahisseur, — aura certainement des résultats féconds. Au point de vue français, et il peut être permis d'en tenir compte au lendemain des jours qui ont montré quelle place large et imprévue il fallait encore faire à la sauvagerie dans la civilisation europénne; au point de vue français, disons-nous, il eût été préférable qu'on perçât le Simplon au lieu du Saint-Gothard : peut-être les résultats économiques généraux n'eussent-ils pas été inférieurs. Mais à quoi bon s'arrêter sur les motifs qui ont pesé sur le choix du Saint-Gothard? Ils sont visibles à l'œil nu. Les considérations économiques et commerciales n'étaient pas au premier plan.

Nous avons indiqué ce que présentaient de plus intéressant les travaux du percement du Mont-Cenis. Quelques détails sur ceux du Saint-Gothard ne sauraient être un hors-d'œuvre, en raison des progrès remarquables à constater.

Le tunnel en voie d'exécution fait partie du chemin de fer dit du Saint-Gothard. Celui-ci part de Lucerne où il se soude aux divers chemins de fer suisses pour aller à Chiano se relier aux chemins de fer de la haute Italie. Il opère ainsi la jonction de l'Allemagne à l'Italie par une voie ferrée. Son altitude moyenne au-dessus du niveau de la mer est un peu moindre que celle du tunnel du Mont-Cenis : 1,130 mètres au lieu de 1,300 mètres. Sa longueur totale entre les deux têtes sera de 14,900 mètres : 2,700 mètres de plus que le souterrain du Mont-Cenis. La largeur et la hauteur sont les mêmes : 8 mètres de largeur à la naissance des voûtes et 6 mètres de hauteur sous clef.

Le tunnel est également attaqué aux deux extrémités à la fois ; au nord, du côté de Goeschenen, on a rencontré jusqu'à présent une roche très-compacte formée de granit chargé de quarz. Du côté sud, à Airolo, le terrain traversé est en grande partie de mica-schiste granulifère, fissuré et rempli d'eau à une forte pression. Les travaux ont commencé en septembre 1872 sur le versant italien, mais

en réalité, il n'ont pu être conduits d'une manière normale et avec les installations nécessaires qu'à la fin de 1873. A la fin de 1874, les galeries d'avancement présentaient un ensemble de près de 3,000 mètres. Pendant le mois de janvier 1875, l'avancement à été de 196 mètres, soit, en moyenne, 6 m. 50 c. par jour. A ce taux, on marcherait de près de 2,400 mètres par an, et il n'en faudrait que cinq pour achever les 12,000 mètres qui restaient à percer au 31 décembre 1873. Mais l'habile entrepreneur qui s'est chargé du travail, M. Louis Favre, de Genève, est convaincu qu'après avoir traversé la couche des mica-schistes aquifères qui donne jusqu'à 300 litres par seconde, il arrivera facilement à dépasser une longueur moyenne de 8 mètres par jour, pour les deux chantiers. On est assuré maintenant que les neiges et les froids, qui pendant neuf mois gênent la circulation et les approvisionnements, n'apporteront pas de retard aux travaux d'avancement dans l'intérieur du tunnel. Ainsi donc moins de sept années, six années probablement, suffiront au percement de 14,900 mètres dans le Saint-Gothard. A quoi tient cette plus grande rapidité d'exécution, les roches à traverser n'offrant pas moins de difficultés? A deux causes principales en dehors de l'expérience acquise. Les perforatrices employées au Saint-Gothard sont en progrès important sur celles employées au Mont-Cenis. Moins puissantes, elles ont un effet utile bien plus considérable, en raison du nombre de coups de fleuret donnés par minute avec une course de piston beaucoup moindre. Elles sont d'ailleurs constamment améliorées avec l'expérience. En second lieu, la substitution de la dynamite à la poudre à mine comprimée donne des résultats tels, que son application au Mont-Cenis, conjointement avec les perforatrices perfectionnées du Saint-Gothard, aurait probablement diminué de moitié la durée du travail. Nous terminerons en disant qu'à chaque entrée du tunnel une force hydraulique de 600 chevaux sert à la compression, à 5 ou 6 atmosphères, de l'air nécessaire pour l'ensemble des travaux. Une machine à vapeur de 60 chevaux est adjointe aux appareils hydrauliques pour parer aux éventualités.

Ce qui ressort de plus frappant de ces résumés ne sont-ce pas les remarquables progrès réalisés en si peu de temps par la science appliquée à l'industrie, pour le percement de ces longs souterrains à travers les montagnes, œuvre réputée impraticable, il n'y a pas vingt ans?

§ III. — LE TUNNEL SOUS LA MANCHE.

Dès l'heure que les locomotives circulaient librement sous les montagnes, la pensée de les faire circuler sous la mer devait pren-

dre consistance et même croître en vivacité. L'Angleterre n'est séparée de la France, au point le plus resserré du Pas-de-Calais, que par une distance de 38 à 40 kilomètres de mer, presque toujours rude quand elle n'est pas tempêtueuse. C'est donc une assez grosse affaire que de passer de la côte française à la côte anglaise. Combien de gens que la mer effraye? Et, parmi ceux qui l'affrontent, combien sont épargnés par le mal de mer? Puis les ennuis et les difficultés de l'embarquement et du débarquement, souvent de nuit parce que la marée a ses heures et n'attend pas, et souvent trop souvent par de mauvais temps. Il faut que tous ces inconvénients pèsent lourdement sur la machine humaine pour que le mouvement des voyageurs ne soit guère encore que de 360,000 par an. Si de ce nombre on retranche ceux qui viennent de Belgique, d'Allemagne et autres pays, on ne pourrait affirmer, qu'entre deux nations si voisines, ayant 32 à 35 millions d'habitants chacune, il y ait annuellement 150,000 voyageurs nationaux en tenant compte de l'aller et retour de chaque passager. Un chiffre aussi minime est la meilleure explication du peu d'importance relative de l'échange des produits manufacturiers des deux pays. Les populations, faute de communication et de contact, se cantonnent dans leurs usages et dans leurs habitudes de consommation. Des relations plus nombreuses et plus fréquentes créeraient des besoins nouveaux, et les échanges se multiplieraient.

Donc, depuis longtemps et surtout depuis l'immense mouvement de circulation produit par les chemins de fer, bien des cerveaux ont fermenté à l'endroit du passage de la Manche. Parmi les projets éclos de cette fermentation on peut citer : celui d'un pont d'une côte à l'autre, assez élevé pour laisser passer les navires; il ne s'agissait que d'établir les piles. Le merveilleux pont-tube de 450 mètres de long, établi sur la Medway par l'ingénieur anglais Stephenson, n'indiquait-il pas la voie à suivre? Puis, le projet d'immerger au fond de la mer un tube colossal, articulé pour se prêter aux inégalités du sol, et dans lequel auraient circulé les trains de chemins de fer. Un troisième, infiniment plus pratique assurément, dû à M. Dupuy-de-Lôme, serait la création d'immenses bacs ou *ferry boats*, munis de puissantes machines, qui recevraient les trains entiers sur une côte pour les porter sur l'autre et les débarquer sur des voies ferrées où ils continueraient leur route sans déplacement pour les voyageurs. Enfin, le projet de creuser un tunnel sous la Manche, relié sur chaque rive aux lignes de chemin de fer, a le privilége d'occuper assez vivement en ce moment l'attention publique. Des hommes considérables de France et d'Angleterre se sont attachés à l'œuvre, qui est à la

veille de recevoir un commencement d'exécution. C'est de ce tunnel sous-marin que nous nous proposons de dire quelques mots, en examinant diverses questions qui s'y rattachent.

La première conception d'un tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre remonte vers 1838. Un ingénieur français, M. Thomé de Gamond, consacra à l'étudier beaucoup de temps, d'intelligence et d'argent. A cette époque, on ne concevait pas les moyens de creuser d'aussi longues galeries sans puits d'aérage. Aussi M. de Gamond proposait-il de créer artificiellement d'une rive à l'autre, du fond de la mer au niveau des plus hautes eaux, des massifs de ciment dans lesquels on aurait foré des puits d'aérage qui eussent été continués dans le sol sous-marin. S'il n'y avait pas impossibilité matérielle absolue, il se présentait une autre impossibilité, celle de la dépense. Le percement du Mont-Cenis, est venu révéler des procédés pour s'affranchir de ces puits d'aérage. Un des plus éminents ingénieurs de l'Angleterre en fut vivement frappé et entrevit la possibilité sérieuse du percement d'un tunnel, entre la côte anglaise et la côte française, par l'application de moyens analogues. M. Hawkshaw fit alors sonder, à ses frais, la profondeur de la mer entre Douvres et Calais et reconnaître la nature des terrains sur les deux rives, à l'aide de trous de sonde poussés à de grandes profondeurs. De plus en plus convaincu, par le résultat de ces recherches, de la praticabilité de l'exécution, il fit partager sa conviction à divers personnages importants des deux pays, et, en 1862, un comité partie anglais, partie français, s'occupa de créer une compagnie pour entreprendre sur une large échelle des études préliminaires indispensables à une entreprise si pleine d'inconnu. La guerre de 1870 vint interrompre l'œuvre toute pacifique. Ce ne fut qu'en 1872 que nos voisins songèrent à la reprendre. En 1873, M. Charles Bergeron, ingénieur français, publia un mémoire intéressant résumant toutes les phases de l'affaire, les études et les constatations scientifiques qui rendaient le succès infiniment probable. Son travail, reproduit en Angleterre en 1874, fit impression dans le monde des ingénieurs et de la finance et M. Bergeron réussit à former le noyau d'un comité français. Le noyau a grossi, l'œuvre a marché. Deux comités d'hommes considérables sont constitués aujourd'hui, l'un en Angleterre, l'autre en France. Ils ont réuni, chacun, un fonds de deux millions de francs destinés à creuser des galeries d'essai et de vérification sous la Manche. Les gouvernements des deux pays les appuient d'une sympathie sérieuse, et notre ministre des travaux publics vient de présenter à l'Assemblée nationale un projet de loi, portant concession à une

Société en formation représentée par M. Michel Chevalier, de l'exploitation d'un chemin de fer dans la partie française du tunnel, au cas où elle entendrait donner suite à une exécution définitive après le résultat des essais.

Tel est l'historique succinct et l'état présent de l'affaire, et, déjà se dressent les mêmes grosses questions qui se sont dressées devant le projet du percement de l'Isthme de Suez. L'exécution est-elle possible? L'exploitation sera-t-elle praticable? L'affaire peut-elle être productive? En résultera-t-il des avantages économiques en rapport avec la grandeur du travail et l'énormité de la dépense?

Un tunnel sous la mer ne peut être praticable qu'à la condition de traverser des terrains à peu près imperméables. Les recherches géologiques de M. Hawkshaw ont eu pour résultat la constatation de ce fait capital. Les trous de sonde qu'il a prolongés jusqu'à près de 180 mètres ont révélé, directement au-dessous des eaux, un massif compacte de craie de plus de 160 mètres d'épaisseur. Les falaises qui bordent les deux rives du Pas-de-Calais appartiennent à cette formation, ce qui a conduit les géologues à admettre que l'Angleterre et la France ont été réunies anciennement par un isthme que les eaux de l'Océan ont rongé en se portant vers la mer du Nord. Ce terrain de craie est d'ailleurs bien connu en Angleterre où nos voisins y ont déjà exécuté des tunnels et autres travaux considérables. Au point où est projeté le tunnel sous-marin, le massif crayeux se compose d'une partie supérieure de craie blanche et d'une partie inférieure de craie grise ou marneuse plus compacte et plus imperméable. C'est dans ce dernier banc, dont l'épaisseur est de 48 mètres sur la côte anglaise et de 38 mètres sur la côte française, que l'on se propose, si ce banc se prolonge dans toute la largeur du détroit, de creuser le tunnel à 127 mètres au-dessous du niveau des hautes mers de vive eau. Les sondages ont établi, d'autre part, que la plus grande profondeur de la mer dans le détroit n'excédait pas 54 mètres — c'est 12 mètres de moins que la hauteur de la balustrade des tours Notre-Dame — et que cette profondeur diminuait graduellement vers les deux côtes. L'épaisseur du massif calcaire entre le fond de la mer et le tunnel ne serait donc pas inférieur à 60 mètres.

Dans ces données, le tunnel projeté serait composé de trois parties, l'une pratiquée sous la mer sur une longueur de 38 kilomètres, les deux autres formant accès à la terre ferme par des pentes de 12 à 13 millimètres et de 11 kilomètres chacune. La longueur totale du souterrain à parcourir par les wagons serait donc de

50 kilomètres. Le chemin de fer à établir partirait de la côte anglaise à l'est de Douvres et aboutirait sur la côte de France à l'ouest de Calais.

Le banc de craie grise ou marneuse, dans lequel il paraît nécessaire de construire le tunnel, est-il suffisamment exempt d'infiltration? Se prolonge-t-il d'une côte à l'autre sans intermittence, sans faille, en un mot dans les conditions d'homogénéité nécessaires? C'est la première partie du problème à résoudre et la plus capitale pour l'exécution. Les comités fondateurs anglais et français entendent débuter par le creusement sur chaque rive de puits conduits à une grande profondeur, et de ces puits on percera sous la mer plusieurs kilomètres de galeries d'essai. Si les résultats constatés confirment les prévisions des études préparatoires faites jusqu'à ce jour, on prolongerait dans toute l'étendue du parcours un boyau ou galerie de reconnaissance de quelques mètres de diamètre. Le résultat de cette exploration sera le dernier mot sur la possibilité d'exécution du tunnel. S'il est satisfaisant, il n'y aura plus qu'à élargir la galerie à la section convenable.

Quel temps sera nécessaire pour ces percements d'essai? quel temps pour l'achèvement de l'œuvre? S'il y avait eu à se baser sur la durée des forages au Mont-Cenis et au Saint-Gothard, il n'y aurait même pas eu à songer à l'entreprise; mais il n'y a aucune analogie entre les roches dures des Alpes et le sol calcaire de la Manche. Cependant la longueur du tunnel exige un avancement journalier dans la perforation qui requiert des procédés spéciaux. La science industrielle y pourvoira aussi sûrement que pour le Mont-Cenis et le Saint-Gothard. Dès à présent, il existe une machine perforatrice inventée par un ingénieur anglais, M. Brunton, qui a pu assurer la solution du problème aux promoteurs du tunnel. Cette machine, mise en mouvement rotatif par la vapeur ou l'air comprimé, entaille et coupe un massif de craie sur une section circulaire de $2^{m},10$ de diamètre, avec un avancement de 1 mètre à $1^{m},20$ à l'heure. Deux ans pourraient donc rigoureusement suffire au percement de la galerie de reconnaissance, en l'attaquant par chacune des extrémités; quatre années pourraient être suffisantes ensuite pour terminer les travaux, et, en tenant compte des imprévus, le tunnel pourrait être livré à la circulation dans huit ans. Il a été possible d'approximer, en raison de ce qui précède, la dépense totale : on l'évalue à un minimum de 250 millions de francs.

La possibilité de percer un souterrain dans le sol sur lequel repose la mer de la Manche et celle d'exécuter ce percement dans un temps relativement court admises, restent des difficultés accessoires

qui paraissent bien grosses au public, mais dont les ingénieurs ne se préoccupent pas outre mesure, et ils ont raison. Les quantités d'eau qui s'infiltreront dans les parties du tunnel à creuser dans les falaises à chacun des abords, ne seront-elles pas considérables? Comment éclairer un souterrain de 50 kilomètres, où l'air ne pourra se renouveler naturellement? Comment aérer artificiellement une pareille longueur? On sait que déjà, au tunnel du Mont-Cenis et même dans d'autres tunnels de moindre étendue, les tourbillons de vapeur et de fumée vomis par les locomotives ne sont pas sans inconvénients de quelque gravité, qu'en adviendra-t-il sous ces voûtes à 350 pieds sous terre, et d'une longueur six à sept fois plus considérable que celle du Mont-Cenis? Que serait une collision de trains dans un pareil abîme?

Pour notre part, nous n'avons pas d'appréhensions à ces divers sujets et nous ne croyons pas qu'il doive y en avoir de sérieuses. Nous sommes fermement convaincu que la science industrielle moderne fera face à tout. Ce qu'il sera nécessaire d'inventer sera inventé, mais dès à présent elle possède des éléments dont on peut dire qu'il n'y a plus qu'à chercher l'application convenable. Ainsi, la question des épuisements n'est qu'une affaire de pompes et de machines élévatoires au bord de la mer. L'éclairage électrique n'est-il pas à l'abri des inconvénients du gaz d'éclairage? L'aération artificielle par l'air comprimé est considérée comme réduite à une question de force : les auteurs du projet ont déjà calculé qu'elle ne requerrait qu'une machine à vapeur de 250 chevaux à chacune des entrées du tunnel. Nul doute que les esprits ne soient déjà tendus vers le remplacement de la locomotive actuelle, par un engin qui en supprime les inconvénients. Qui sait si l'air comprimé ne sera pas précisément le moteur du nouvel engin? Les locomotives, alors, au lieu de vapeur et de fumée, cracheraient de l'air respirable Les collisions souterraines, au sujet desquelles les imaginations sont si ardentes à s'exalter, ne sauraient être à redouter. Elles ne peuvent avoir lieu entre deux trains marchant en sens contraire sur des voies différentes; un règlement d'administration publique peut les rendre également impossibles entre deux trains se suivant sur la même voie, en interdisant à un train de s'engager dans le tunnel avant que le télégraphe électrique n'ait fait connaître la sortie de celui qui le précéderait.

En définitive, la question qui renferme le plus d'inconnu est celle-ci : le tunnel sous la Manche peut-il être une affaire bénéficiante? C'est celle que nous voulons essayer d'étudier. Nous n'hésitons pas à répondre : oui si on cherche les bénéfices dans l'applica-

tion de tarifs très-modérés; non si on espère les trouver dans des tarifs élevés. Cette affirmation est d'accord avec une des lois les mieux observées de l'économie politique, loi à laquelle l'entreprise du tunnel ne saurait se soustraire. La facilité, la célérité et le bon marché, dans une nouvelle voie de transport, développent certainement les relations et les transactions, mais ce développement n'acquiert d'importance que si les trois termes se trouvent réunis. Une voie lente ou difficile, quoique économique, est improductive; facile mais dispendieuse, elle n'attire qu'une certaine catégorie de trafic. L'avenir appartient au canal de Suez, parce que l'abréviation du trajet et les facilités qu'il a apportées à la navigation ont eu pour conséquence directe une diminution notable dans le prix du frêt; il serait fermé au tunnel sous-marin si la facilité de communication ne se traduisait qu'en une élévation du prix de transport. Toutes les combinaisons spéculatives, à l'encontre de cette loi qu'on peut dire absolue, n'aboutiront à rien. Partout où le trafic s'est développé au-delà des prévisions à propos de voies nouvelles, qu'on y regarde de près, on verra qu'il y a eu économie directe ou indirecte dans les frais de voyage de la marchandise, du lieu de production ou d'approvisionnement au lieu de consommation. En fait de voyageurs, c'est la petite dépense qui met les masses en mouvement et c'est l'ensemble des petites dépenses qui fait les grosses recettes. Les Compagnies de chemin de fer savent ce que pèsent comparativement dans les recettes les voyageurs de place de luxe et à long parcours, et les marchandises qui paient les tarifs de la grande vitesse. On peut donc conclure, avec assurance, que les recettes du tunnel subiront la loi de l'élévation ou de l'abaissement des tarifs; qu'elles ne seront productives qu'à la condition de transporter par millions, voyageurs et tonnes de marchandises, et que ces millions ne feront pas défaut s'ils sont appelés par la modicité des tarifs. Une tendance à spéculer sur de gros tarifs serait donc une erreur, mais heureusement la force des choses est toujours là pour redresser de telles erreurs, et, dans le cas du tunnel, elle se présenterait sous la forme de navigation perfectionnée et à bon marché, précisément au-dessus du tunnel.

Nous sommes donc peu touchés de l'incrédulité qui accueille la possibilité d'un rendement financier du tunnel, en s'étayant de chiffres statistiques relatifs au mouvement actuel des voyageurs et des marchandises. Nous les résumerons sans les atténuer. Ces arguments n'embarrassent pas les esprits qui comprennent qu'on peut mesurer l'avenir par le présent en mesurant le présent par le passé.

Le tunnel coûtera, dit-on, 250 millions; 25 millions de recettes

brutes seront nécessaires pour assurer 6 0/0 au capital, en calculant 40 0/0 du produit pour l'entretien, l'exploitation, les dépenses de ventilation et d'épuisement, etc. Les chiffres fournis par les statistiques de la douane permettent-ils d'espérer ces millions?

Le poids total des marchandises importées et exportées par les ports de Calais, de Boulogne et de Dieppe est de 1,183,000 tonnes. Toutes ne viennent pas d'Angleterre en France ou de France en Angleterre; dans ce total sont compris 263,000 tonnes de bois de construction venant de Prusse, Suède ou Norvége; 64,000 tonnes de minerais, matériaux à bâtir, marnes et terres pyriteuses, etc.; enfin, 385,000 tonnes de houille, qui échappent absolument au tunnel. Les houilles anglaises, en effet, proviennent de Newcastle et Sunderland, ou des ports du canal de Bristol. Il n'en coûte pas plus cher pour les amener par mer de ces centres de production à Calais, Boulogne et Dieppe que pour les amener à Londres, et le prix du fret par steamers est tellement réduit qu'il serait doublé et au-delà par la simple traversée du tunnel. Rien qu'en défalquant ces quelques articles, il ne reste du total ci-dessus que 271,000 tonnes. En admettant, ce qui est loin d'être exact, que celles-ci se composent entièrement d'échanges entre la France et l'Angleterre, la première question qui se pose est celle-ci : Toutes ces marchandises prendront-elles la voie du tunnel?

Ce n'est pas l'avis des ports de Calais, Boulogne et Dieppe, qui n'ont pas refusé un avis favorable à sa création, mais se préparent à une lutte de concurrence légitime où ils espèrent ne pas succomber. L'exposé du projet de loi pour la concession d'un tunnel sous la Manche dit expressément : « Les Chambres de commerce du Pas-de-Calais ont réclamé l'exécution de travaux propres à mettre la navigation, dans leurs ports, en mesure de soutenir la concurrence de la nouvelle ligne. » Étant admise, d'ailleurs, l'hypothèse radicale qu'il soit possible au tunnel d'enlever tout ce tonnage à la navigation, ce ne saurait être que par une diminution suffisante dans les prix des transport. Or, il en coûte aujourd'hui, entre Dieppe à Londres, par steamers, de 15 à 18 francs la tonne, suivant la nature de la marchandise et son encombrement. Il faut ajouter à ces prix de fret les frais de camionnage, d'embarquement, commission de transit, dont elle sera affranchie en prenant la voie du tunnel et dont l'économie, qu'on peut évaluer de 6 à 8 francs par tonne, doit profiter à celui-ci. En déduisant du total le taux du transport qui sera à payer au chemin de fer de Douvres à Londres, que resterait-il au chemin de fer sous-marin? Il est clair qu'à prix égal, ou à peu près, une grande quantité de marchandises devront être attirées par la rapidité, la sécurité et les autres avan-

tages offerts par la voie nouvelle; mais il est clair aussi que les tarifs dont l'application constituerait, pour les diverses classes de marchandises une charge de 40, 35, 30 ou 25 francs par tonne pour la simple traversée du tunnel, en laisserait la majeure partie à la navigation. Or, ne sont-ce pas précisément les tarifs qu'on a cru devoir demander à l'enquête? Ne seraient-ils pas une indication que l'on ne croit guère qu'à un trafic de marchandises de grande valeur, pouvant supporter des tarifs élevés?

Le chapitre *voyageurs* permet-il d'espérer mieux? La circulation à travers la Manche par nos ports du Nord est d'environ 60,000 passages. D'après les statistiques, les 5/7 prennent la traversée de mer la plus courte, par Calais ou Boulogne, et le voyage le plus rapide entre Paris et Londres, en payant 75 à 70 francs en premières, 56 à 52 francs en secondes. Les autres, ne reculant pas devant un plus long parcours par Dieppe, le Havre ou Dunkerque, préfèrent diminuer de 40 à 45 0/0 la dépense du voyage. Le prix du passage sur les steamers à grande vitesse, qui font en un heure et demie à deux heures la traversée entre Calais et Douvres ou Boulogne et Falkestone, est de 8 shellings et demi et 6 shellings et demi (10 fr. 70 et 8 fr. 20), selon la classe. Les tarifs du simple passage du tunnel seraient 25 francs et 18 francs et 18 fr. 75. Cette augmentation de 150 0/0 sur le prix des steamers devra-t-elle permettre au tunnel d'enlever toute leur clientèle? Quant à la classe qui cherche le bon marché, y aura-t-il à y songer dans de telles conditions? Et cependant c'est chez elle qu'on peut chercher le million de voyageurs, et dans sa consommation qu'on peut trouver le million de tonnes de marchandises dont les promoteurs anglais de l'entreprise parlent dans leurs publications. De pareils chiffres d'ailleurs pourraient-ils devenir des réalités?

Ces considérations, justes quand elles envisagent les conséquences de tarifs élevés, ne le sont plus quand elles prennent pour bases de calculs les faits du présent; c'est une erreur déjà vieille, que l'expérience a surabondamment réfutée, mais qui continue à avoir cours. Il nous souvient qu'il y a trente ans, chargé par des populations intéressées d'obtenir la création d'une grande ligne de chemin de fer, nous affirmions à une commission de la chambre des députés le transport des bestiaux comme un élément important de recettes. Un des hommes politiques les plus éminents de la chambre, qui l'est encore dans l'assemblée actuelle, souriait avec incrédulité à notre argumentation. Un bœuf monter en chemin de fer! A cette heure, le chemin de fer en question en transporte annuellement 120,000, qui rapportent 1,700,000 fr. Le chemin de

fer du tunnel sous marin transportera des bœufs, lui aussi, et beaucoup (1).

Nous croyons donc à une augmentation indéfinie des voyageurs et de la marchandise, si on comprend que ce n'est pas dans leur mouvement actuel qu'il faut chercher les produits nécessaires à l'entreprise; ils se rencontreront dans un mouvement tout nouveau, que le tunnel peut et doit créer, si son exploitation s'inspire essentiellement de ce calcul que 200,000 voyageurs à 25 francs ne produisent que 5 millions, tandis que 1 million de voyageurs à 10 francs donnent 10 millions; que 200,000 tonnes de marchandises à 30 francs ne donnent que 6 millions, et que 1 million de tonnes à 15 francs produisent 15 millions; et, en même temps, — car il ne serait pas possible que toute la réduction des tarifs nécessaire pour développer une telle circulation pesât sur l'entreprise du tunnel — si les compagnies des chemins de fer anglais et français convergeant vers lui, comprennent qu'elles auront bénéfice et gros bénéfice à tripler et quadrupler le nombre de voyageurs et de tonnes à transporter par un abaissement d'ensemble sur les prix de transport. Quelles que soient les idées du jour sur la matière, nous sommes convaincu que la force des choses fera son œuvre et qu'on peut être sans inquiétude à cet égard.

Ce qui nous paraît important à considérer, c'est que l'accroissement du tonnage des marchandises sera la conséquence de l'accroissement du nombre des voyageurs. Plus il y aura d'Anglais à visiter la France et de Français à visiter l'Angleterre, plus les échanges se multiplieront entre les deux pays : rapprochement dans les habitudes, naissance de besoins nouveaux, facilités d'aller commercer les uns chez les autres, concourront à faire de nouveaux consommateurs et à augmenter la consommation là où elle existe déjà. En réalité, Paris et Londres seront toujours les grands centres d'impulsion et de rayonnement. Nous devons à l'obligeance de M. le Directeur des douanes d'avoir pu nous rendre compte des détails du commerce d'échanges entre Paris et l'Angleterre. Il se compose de plus de 600 articles, dont nous recevons 400 et expédions seulement 200. En les étudiant de près, on ne saurait douter

(1) Les wagons du chemin de fer d'Orléans ont amené à Paris, depuis 1849, une moyenne annuelle de

123,364 bœufs,
17,642 veaux,
106,442 porcs,
276,178 moutons.

533,626 animaux.

que la plupart ne soient susceptibles d'un développement considérable dans la consommation de chaque pays. La France et l'Angleterre ne se connaissent pas, on peut le dire. 360,000 passages aller et retour sont 180,000 voyageurs. Sur ce nombre il n'y a peut-être pas 150,000 français et anglais alors que les deux nations comptent près de 70 millions d'habitants. La plupart de ces voyageurs sont des gens riches. Faites par le bon marché, joint aux commodités spéciales d'un chemin de fer sous-marin, une circulation de voyageurs comme celle que les chemins de fer ont créée entre les riches départements d'un même territoire, et chaque voyageur vaudra une tonne de marchandise; un million de voyageurs, un million de tonnes.

A côté de la circulation internationale franco-anglaise, les pays limitrophes de la France, et d'autres à la suite, apporteront sans nul doute un contingent important de trafic. Quel sera-t-il? Il serait difficile de réunir les bases d'une appréciation quelconque, mais ce qu'on peut considérer comme certain, c'est que ce contingent en voyageurs et en marchandises sera considérable, très-considérable s'il est sollicité par la modicité des tarifs, jointe aux avantages spéciaux de la voie sous-marine.

Donc, il faut admettre en perspective le transport d'un million de voyageurs et d'un million de tonnes de marchandises.

Un chemin de fer *souterrain*, n'ayant qu'une voie d'aller et une voie de retour serait-il en mesure d'y suffire? Cela est au moins douteux. Il est certain, comme nous l'avons dit, qu'un train ne pourra être autorisé à s'engager dans le tunnel qu'après que la sortie du train précédent aura été constatée et annoncée par le télégraphe. Le tunnel aura 50 kilomètres de longueur. Une heure et demie d'intervalle entre chaque départ ne semble pas exagérée. On arrive ainsi à 15 trains dans chaque sens, en 24 heures, ensemble 38 trains. En admettant une moyenne de 200 voyageurs ou 200 tonnes par chacun d'eux, on pourvoirait théoriquement au million de voyageurs et au million de tonnes. Mais il y a à tenir compte pour ce qui peut être possible en fait de régularité d'une pareille moyenne, des variations du mouvement des voyageurs et de la marchandise, des circonstances de saisons ou de nuit, des habitudes anglaises du dimanche, et la pratique pourra donc bien être soumise à des irrégularités qui modifieraient sensiblement cette moyenne. Est-ce assez faire, d'ailleurs, la part de l'avenir auquel les capitaux qui s'engageront dans l'affaire auront un droit légitime? Tel n'est pas le sentiment d'hommes compétents et nous croyons qu'il serait sage d'envisager plus largement la question dès aujourd'hui. Avec une dépense de 50 millions de plus, on

pourrait probablement élargir la section du tunnel de manière à y placer deux voies montantes et deux voies descendantes, séparées au besoin par des massifs de soutènement ménagés dans le calcaire. Grande ressource pour le chapitre des accidents et des simples incidents. La chose vaut bien considération. Si la portée économique de la jonction des deux mers a été si considérable et doit l'être de plus en plus, celle de la jonction des deux continents peut ne pas l'être moins, à la condition qu'elle ne soit pas limitée comme l'eût été le canal de Suez avec des écluses.

A. Chérot.

DES OPÉRATIONS DES BANQUES

DE FRANCE ET DE BELGIQUE EN 1874

ET DU RETRAIT DU COURS FORCÉ.

Le tableau des opérations de la Banque de France est toujours intéressant à consulter, car on peut dire de notre première institution de crédit qu'elle reflète assez exactement, à plus d'un point de vue, l'état des affaires, non-seulement en France, mais au dehors. La meilleure preuve de cela, c'est que la Banque nationale, qui tient en Belgique la même place qu'occupe chez nous la Banque de France, a dû constater, pour l'année qui vient de finir, « un ralentissement » d'affaires analogue, sinon exactement semblable à ce qu'on remarque chez nous dans le même temps. Les marchés sont donc tout à fait solidaires à l'époque où nous sommes, et cette solidarité ne s'arrête pas, comme on pourrait croire, aux bornes du marché européen.

« Le mouvement commercial et financier, *surexcité* en 1873 par les besoins qu'avaient fait naître les événements *des dernières années*, remarque le gouverneur de la Banque belge, a éprouvé *un ralentissement* que compensent en partie les bienfaits, pensons-nous, d'une récolte abondante. Les affaires ne peuvent manquer de reprendre un essor *plus durable*. »

Ainsi l'on est réduit, ici et ailleurs, à compter sur les hasards de la récolte pour réparer le mal qu'ont fait aux populations la sottise et l'orgueil de quelques hommes !

L'Administration de la Banque belge est amenée, en conséquence, à constater dans la masse des escomptes « une réduction sensible, » comparativement à l'exercice antérieur. C'est ainsi que leur chiffre, après être monté à 1,952 millions, est tombé à 1,869 millions 1/2,

soit 82 millions ou 4.40 0/0 en moins. — Chez nous, la diminution est bien autrement notable.

On a dû constater d'abord, en ce qui touche la masse des opérations, une différence qui se traduit par près de 2 milliards 1/2 en faveur de l'exercice 1873. C'est ainsi que, de 16,715 millions, ce chiffre d'affaires tombait, l'année suivante, à 14 milliards, soit 2,444 millions en moins. Mais, dans cette masse, l'escompte commercial entre à peine pour plus de moitié. Du chef du Trésor seul, la Banque a dû prendre et mettre en portefeuille pour plus de 4 milliards d'engagements négociables. En telle sorte que les effets de commerce repondent, pour l'année, à 8,025 millions comme chiffre d'escomptes. Ce résultat, comparé à celui du précédent exercice montant à plus de 9 milliards, présente une différence en moins de 1,536 millions, soit 16 0/0 au lieu des 4 1/2 constatés chez nos voisins les Belges.

Nous croyons inutile de pousser plus loin une comparaison si visiblement au désavantage de la France. Ces différences ne sauraient, d'ailleurs, surprendre dans un pays qui a particulièrement souffert des exploits d'un certain genre. Si, au contraire, quelque chose étonne, c'est de voir un pays aussi fortement éprouvé que le fut le nôtre dans ces derniers temps, se remettre si promptement d'un semblable désastre. C'est ce qui ressort plus clairement encore d'un simple coup d'œil jeté sur les exercices antérieurs.

La masse des escomptes dépasse, on vient de le voir, 8 milliards pour l'année qui vient de finir. Voilà où en est la matière escomptable chez un peuple amoindri de deux de ses plus riches provinces, sans parler de la dure rançon qu'il a dû acquitter. On se fera quelque idée de ces pertes de territoire quand on se souvient que la seule succursale de Strasbourg entrait pour 244 millions dans le chiffre des escomptes relevés en 1869 par la Banque. Ce comptoir occupait alors le cinquième rang ; il venait immédiatement après Bordeaux, distançant ainsi assez notablement Le Havre, qui occupe aujourd'hui, par plus de 300 millions, cette même place. — N'oublions pas, d'ailleurs, qu'à ce compte la France perdit 50,000 patentés, c'est-à-dire le trentième de ses industriels parmi les plus notables.

Or, alors qu'on opérait sur une étendue de territoire notablement plus grande et surtout plus riche par son industrie, la Banque n'est compte pas au delà de 6,600 millions. C'est le chiffre qui correspond à l'année 1869, et il faut remarquer que cela constituait alors un maximum. L'exercice antérieur présente, en effet, une différence en moins qui dépasse un milliard. Aussi, le gouvernement de la Banque ne fera-t-il nulle difficulté de déclarer que les

6,600 millions dont il s'agit représentent le plus fort chiffre d'escomptes que cet établissement « ait réalisé depuis sa création. » Nous copions les termes mêmes du compte-rendu.

Ainsi, la matière escomptable sur laquelle avait opéré la Banque de France en plein état normal, représente tout juste les 3/4 de ce qui a dû entrer plus tard dans son portefeuille sous le coup de circonstances doublement défavorables. D'une part, en effet, un amoindrissement notable de puissance territoriale; de l'autre, les complications et les embarras inhérents à une situation des plus douloureuses. Cette situation tend sans doute chaque jour à reprendre son assiette; mais, jusqu'à ces derniers temps, elle est fort loin d'avoir permis aux affaires de se donner un libre essor.

La dépression que l'on remarque dans le chiffre des escomptes, en dernier lieu, comparativement à l'année 1873, a sans doute ce caractère, qu'elle traduit assez fidèlement les incertitudes de l'état politique dans la période qui vient de s'écouler. Mais cela ne saurait autrement tirer à conséquence. Déjà, en 1872, la masse de ces mêmes escomptes, dans un mouvement ascendant dont on a lieu d'être frappé au lendemain de la guerre, donnera, comme part afférente aux seules succursales, un chiffre de 4 milliards 1/2. Ce résultat l'emporte par près d'un milliard sur les plus forts chiffres d'avant la guerre. Si ce progrès ne s'est pas encore mieux accentué, il faut accuser de ces défaillances l'esprit de parti, généralement peu conciliable avec l'esprit des affaires qu'il remplit de trouble.

Ce qui le prouve, c'est de voir combien une politique d'apaisement avait été féconde en bons résultats quand la guerre était à peine finie. C'est ainsi que les effets pris à l'escompte, en 1872, représentent dès ce moment-là un chiffre supérieur au dernier exercice. La matière escomptée, — nous nous occupons naturellement des seuls effets de commerce, laissant de côté une masse d'effets publics qui se chiffre par près de 5 milliards, — cette matière escomptée se chiffrait seule il y a de cela trois ans, non point par 8,025 millions comme aujourd'hui, mais par 8,137 millions. — Cela n'eût pu que s'accroître, si l'intérêt du pays et le besoin des affaires avaient pu mieux se faire entendre.

Passant de cet aperçu général des opérations de la Banque, pendant le dernier exercice, à l'examen des divers chapitres analysés en fin d'année, voici ce qui nous a paru devoir plus particulièrement fixer l'attention.

La première chose dont on ait lieu d'être frappé, c'est la richesse d'une réserve métallique qui est bien près, comme à d'autres époques, de faire double emploi avec l'émission. L'année 1873 vit le

maximum de ces approvisionnements de numéraire s'élever à 820 millions. Or, durant l'exercice dont on s'occupe ici, ce n'est plus de 8 à 900 millions qu'il s'agit, mais de 1,331 millions, chiffre relevé au 24 décembre, époque qui marque à peu près le terme de cette période. Quelques jours plus tard, le 28 janvier, on était arrivé à 1,354 millions, et le mouvement ascendant se poursuit (1).

Comme les effets pris à l'escompte représentent annuellement quelque chose qui, du chef du commerce uniquement, se tient aux environs de 8 milliards; qu'en grossissant ce chiffre de celui des bons du Trésor et de la ville de Paris, on arrive à un total d'un peu plus de 12 milliards, il est évident qu'à ce compte un encaisse de 1,350 millions serait plus que suffisant pour faire face journellement à l'achat du papier et au remboursement ou conversion, à vue, des billets qui se présenteraient dans le même temps. Cette réserve métallique, qui augmente d'heure en heure, en quelque sorte, n'a d'ailleurs rien de bien nouveau. Chacun peut se souvenir, en effet, qu'au temps du cours forcé décrété en 1848, les espèces qui affluaient de plus en plus à la Banque montèrent bientôt à un chiffre de beaucoup supérieur aux exigences de l'escompte. Il finit même par s'établir, entre le gouvernement de la Banque et le public, la plus étrange lutte. Ce que chacun recherchait pardessus tout, c'étaient les billets de Banque, et ce qu'on repoussait d'un commun accord, c'étaient les espèces. Cela se passait au lendemain de la cessation du cours forcé, car c'est seulement au mois d'août 1850 que le remboursement à vue était devenu exigible. Mais le public continuera à préférer aux espèces la monnaie de papier. Ecoutons, là-dessus, la Banque, qu'on vit recourir aux expédients « les plus vexatoires » pour se tenir dans les limites légales de l'émission :

« Une lutte singulière s'établit alors, est-il dit dans le compte-rendu de l'exercice auquel on fait ici allusion, entre la Banque, qui s'efforçait d'opérer ses payements en numéraire afin de rester dans les limites attribuées à la circulation, et le public, repoussant obstinément *des écus* d'un transport incommode et réclamant à grands cris des billets dont le remboursement à présentation avait cessé d'être *exigible.* »

On le voit, c'est quand le cours forcé a dû disparaître que les escomptés manifestaient la vive répugnance que leur cause un payement en numéraire. La même chose se reproduirait le jour où la Banque, rendue à l'état normal, escompterait couramment le papier qu'on lui présente avec de l'argent, en place de billets, sui-

(1) D'après le bilan du 1er avril, la réserve métallique monte à 1,526 millions.

vant qu'elle serait conduite à le faire pour réduire d'autant le chiffre de l'émission. Nous disons qu'elle userait principalement ici « d'argent, » car c'est bien plus de ce métal qu'on doit la supposer riche, en ce moment même, que d'or monnayé ou en lingots. Quelque peu édifié qu'on puisse être sur la nature de son stock métallique, puisque les comptes-rendus sont non moins muets à cet égard que les bilans hebdomadaires, il est à croire que notre premier établissement de crédit possède dans ses caves infiniment plus d'argent que d'or.

Donc, le jour où l'on verrait disparaître le cours forcé, c'est la pièce de 5 francs qui s'écoulerait surtout par la voie et le guichet de l'escompte. Il faut s'y attendre.

Or, nous n'avons pas besoin de dire quelle insurmontable répulsion accueillerait en banque, de même qu'ailleurs, un mode de payement, aussi peu commode qu'il est de sa nature embarrassant dès qu'il s'agit de sommes un peu fortes. On verrait certainement alors se renouveler les luttes et les expédients d'une autre époque. Cela durerait jusqu'au jour où la Banque, ayant réalisé, comme avant la guerre, une riche réserve d'or monnayé ou en lingots, pourrait faire dominer ce métal dans la circulation. Mais ceci présenterait peut être aujourd'hui des difficultés qu'on n'a pas connues. Il suffit, pour ne pas se bercer ici d'un trop vain espoir, de jeter les yeux sur ce qui se passe ailleurs, au point de vue de la substitution de l'or à l'argent.

Au surplus, et puisqu'on se préoccupe de la double nécessité de clore le cours forcé et de r'ouvrir le Grand-Livre, il nous semble qu'à cet égard rien ne presse. Le dernier compte-rendu publié par la Banque a soin de constater, en effet, que le présent état de choses est fort loin de nuire au crédit de la France dans le monde. Non-seulement l'on n'a pas à en souffrir au regard du cours du change, mais la situation de notre commerce extérieur est telle qu'il en ressort, à ce dernier point de vue, un état invariablement favorable. Voici comment s'expliquent sur ce point important les auteurs du dernier compte-rendu :

« Cet énorme accroissement de 600 millions, — il s'agit d'un encaisse porté au double environ de ce qu'il était dans le cours d'un même exercice, — est la conséquence du cours des changes constamment favorables à la France depuis 1873; et cet état de choses est dû lui-même à ce que, pendant la même période, la balance du trafic international a toujours été à l'avantage de la France. Les autres nations ont dû nous payer, non en valeurs négociables, mais en or et en argent, le solde de leurs achats. C'est un résultat dont notre pays peut se féliciter.

« Au reste, toutes les mesures ont été prises pour que le métal, ainsi accumulé sous le régime actuel du cours forcé, puisse entrer *suivant de sages proportions* dans la circulation *et réduire* la masse de nos billets. »

Voilà véritablement la solution pratique autant que sage qui s'impose au gouvernement de la Banque, au temps où nous sommes. « Réduire » insensiblement le chiffre de sa circulation en faisant entrer, autant que possible, le numéraire dans les payements par la voie de l'escompte; travailler à pallier, en les atténuant, les inconvénients du « cours forcé », puisque l'heure de sa suppression complète n'est pas encore venue, — c'est tout ce que peut et doit faire, à cette heure, une institution qu'on sait être, indépendamment de son rôle au point de vue du crédit commercial, une des principales forces du pays.

Du moment que le cours du change, non-seulement ne se ressent pas de cet état de choses, mais que l'étranger nous renvoie incessament des masses de numéraire dont la réserve métallique s'augmente dans des proportions jusqu'ici inconnues ; dès qu'il est constant, d'autre part, que le public s'inquiète médiocrement du maintien du cours forcé, rassuré qu'il est, au surplus, par l'usage modéré qu'on en fait, pourquoi songer à se priver, dores et déjà, d'une telle force? La Banque a soin de constater que le Trésor n'a pas cru encore devoir utiliser les 80 millions que la loi mettait dernièrement à sa disposition.

Encore une fois, nous ne saurions trop le répéter, rien ne presse. Il est toujours temps de renoncer à ce qu'on pourrait ici appeler « la force acquise. » Car le jour où l'on décrétait le cours forcé, qui eût pu croire qu'à travers une série de désastres comme ceux au milieu desquels le pays a dû se débattre, la Banque aurait pu porter le chiffre de son émission de papier-monnaie à 3 milliards sans voir aussitôt fléchir, sinon même sombrer son crédit?..

Il y a donc là non-seulement un levier de premier ordre, mais une force éprouvée, à laquelle on ne doit pas renoncer avant l'heure.

S'Il était permis de conserver à cet égard le plus léger doute, ce serait le cas de consulter l'histoire et de voir d'un peu près ce que nous apprend un pays voisin renommé par son flegme et son sens pratique.

La Grande-Bretagne, cela est connu de tout le monde, fut longtemps, à partir de la fin du siècle dernier, au régime du cours forcé. L'on peut même dire, à l'honneur des hommes d'État du Royaume-Uni, qu'ils se montrèrent médiocrement émus de la dépréciation plus ou moins notable subie, dans une période relativement longue, par les billets de la Banque d'Angleterre. Cette dé-

préciation mesura parfois jusqu'à 25 0/0, — ce qui, Dieu merci, ne s'est jamais vu chez nous. Mais, comme la guerre menaçait de ne pas finir, vu l'extrême emportement qu'on y mettait d'un côté et la tenacité extrême qui s'y montrait de l'autre, l'esprit pratique de la vieille Angleterre eût considéré, à bon droit, comme un acte de démence de renoncer, avant le temps, à ce qui faisait ici sa force. Car ce n'est pas avec de l'or anglais, mais avec des bank-notes plus ou moins discréditées, que nos voisins d'outre-Manche faisaient face alors aux énormes subsides dont il leur faudra soudoyer sans cesse des alliés riches en hommes seulement. Ceci est, nous le répétons, de l'histoire; mieux que cela, c'est un exemple bon à méditer dans les circonstances que nous traversons.

Ces circonstances, il faut bien le dire, ne sont pas tellement favorables, le temps à ce point clair et sans nuages qu'il puisse sembler opportun de renoncer à ce qui fut chez nous aussi d'un si grand secours, outre que cela l'est encore. Non-seulement de semblables résolutions seraient dénuées de sagesse, mais on n'en voit nulle nécessité, puisque le public, pas plus que les affaires, ne réclament rien de pareil.

On ne voit pas au surplus que ce mécanisme des banques d'émission, dont l'idée remonte aux derniers jours du XVIIe siècle, soit précisément tombé dans une sorte de public dédain auprès des gouvernements de notre époque. Il arrive souvent, trop souvent peut-être, qu'on parle chez nous, en s'en exagérant la valeur, des coutumes et des lois « que l'Europe nous envie. » Cela n'est pas aussi vrai qu'on paraît le croire, mais c'est moins faux qu'on ne le dit par une exagération en sens contraire. Et ce qui le prouve, c'est ce qui se passe en ce moment même sur les bords de la Sprée, où l'on s'occupe, d'une part, à contourner assez habilement notre système monétaire, et puis un peu plus loin, à faire sourdre des flancs de la toute malingre Banque de Prusse une grosse machine qui s'appellera la Banque d'Allemagne, à peu près comme on dit ailleurs depuis assez longtemps la Banque de France, la Banque d'Angleterre.

Ce sont encore des esprits fort pratiques, on en eut dans ces derniers temps de redoutables preuves, que les hommes d'État qui ont charge d'âmes et de politique dans le nouvel empire allemand. S'ils songèrent à se donner, eux aussi, quelque chose d'assez semblable, comme force centrale et uniforme, à ce qui existe chez nous, c'est qu'assurément ils ont reconnu à cela quelque solide avantage. Comment dès lors choisir ce moment pour s'affaiblir et renoncer à ce dont on a pu tirer un si grand parti?

Encore une fois cela serait peu sage, outre que rien n'en fait ac-

tuellement une loi. Gardons-nous de céder ainsi sans nécessité au désir, d'ailleurs fort légitime, de se faire honneur d'un prochain retour à l'état normal. Ce désir n'a rien que de louable, mais il y faut ce sens des choses de l'opportunité, sans lesquels, d'une mesure bonne en elle-même peut sortir le plus grand mal sans qu'il y paraisse rien sur l'heure. Réservons l'avenir, puisqu'il sera surtout fait de ce qu'est le présent.

Si nous nous sommes, contre notre penchant au surplus, quelque peu étendu sur ce point, c'est qu'il nous a paru, à l'heure où nous sommes, d'une importance capitale, vu les préoccupations et les plans qui ont cours dans certains milieux. L'abolition du cours forcé, cela sonne merveilleusement à certaines oreilles; malheureusement pour ceux qui ont ici hâte de faire acte d'initiative, cela sonne creux, du moins en ce moment. Autant la Banque nous semble montrer de sagesse en bornant son ambition à retirer le plus possible de son papier sans toucher au cours forcé, autant il nous a paru qu'aller au-delà serait assumer des responsabilités que rien ne saurait plus tard atténuer.

Un dernier mot sur un autre point que le compte-rendu des opérations de la Banque touche à plusieurs reprises, et où nous éprouvons le regret de différer de sentiment. — Il s'agit du régime qui paraît de plus en plus admis à l'endroit des coupures.

Le gouvernement de la Banque, en se reportant à l'époque où de grandes latitudes lui étaient laissées quant à l'étendue de ses émissions, rappelle des chiffres qui, lorsqu'on les rapproche de sa circulation actuelle, témoignent plus qu'on ne saurait dire de la judicieuse réserve que cette institution a constamment apportée dans l'usage d'une semblable faculté. La loi, après avoir fixé le montant de cette émission à 2,800 millions, l'avait plus tard étendu jusqu'à 3,200 millions. Non-seulement la Banque n'a pas jugé convenable d'aller jusque-là; mais ses administrateurs se sont instamment étudiés à restreindre le plus possible le chiffre de ses appels à la confiance des particuliers.

C'est ainsi que de 2,916 millions, maximum de la circulation atteint il y a de cela un an, le 15 janvier 1874, l'émission tombait définitivement en dernier lieu à 2,641 millions. C'est le chiffre relevé à la date du 28 janvier dernier. Il faut louer le gouvernement de la Banque et les membres du Conseil de régence de s'être maintenus avec un tel soin dans de sages limites. Cela suffirait à expliquer le mouvement qui fait de plus en plus affluer l'or et l'argent aux caisses de ce grand établissement, par le fait d'ailleurs des révulsions opérées sur le terrain du change. Mais si l'on doit louer

sans réserve cet heureux et habile maniement d'une monnaie de papier que le cours forcé mit à l'état « de papier-monnaie » et dès lors affaiblit, en la dénaturant, nous ne saurions également approuver la manœuvre à laquelle on se livre dans le même temps.

Ce à quoi l'on s'attache, en effet, et ce qu'on vise spécialement, c'est le retrait entier, ou mieux la disparition complète des petites coupures de la circulation. C'est ainsi qu'après avoir opéré presque entièrement le rappel de la coupure de 5 francs qui n'existerait plus dans les mains du public qu'à concurrence d'un peu plus de 6 millions de francs, au lieu de 106 1/2 millions relevés le 30 janvier 1873, l'administration poursuit non moins systématiquement l'entier retrait de la coupure de 20 francs. L'œuvre serait même à ce point avancée, de ce chef, que des 536 millions existant encore il y a moins d'un an sur une circulation de 2,850 millions, soit environ le cinquième, la moitié de cette émission subsisterait aujourd'hui à peine dans les mains des porteurs.

Nous croyons que le gouvernement de la Banque obéit là à des idées qui n'ont rien de pratique et partant de rationnel, outre qu'elles semblent empruntées à une époque déjà vieille. La coupure de 20 fr. répond à de nombreuses nécessités, à des usages notamment, qui n'ont rien de commun avec la pièce de 20 francs. S'agit-il de sommes à envoyer par la poste? cette coupure est des plus commodes, comme diviseur du billet de 100 francs ou comme simple appoint. Qu'on ne dise pas qu'un mandat postal en tient aisément lieu. Rien de moins exact. Pour toucher un mandat, il faut se déplacer, venir souvent de loin, justifier de son identité, choses enfin que n'implique pas l'envoi de la monnaie de papier par la poste.

Dans une société où le travail domine et qu'il enrichit, où les petites fortunes abondent et qui est, comme l'état moderne en France, constituée sur la base la plus large, il faut que l'outillage, dans la monnaie, de même que pour tout ce qui est fait à son image, soit d'un maniement facile, c'est-à-dire à la main du plus grand nombre. C'est ainsi que l'a du reste compris la Banque nationale de Belgique dont nous parlions au début de cet exposé. Là aussi on use de la coupure de 20 francs, non-seulement en temps de cours forcé, mais en temps ordinaire. Non-seulement nul ne songe à opérer le retrait de cet utile appoint du comptant, mais on s'applaudit de le voir occuper dans la circulation une place chaque jour plus étendue. C'est ainsi que les petites coupures, prenant chez nos voisins un « développement toujours plus grand, » à ce point que le chiffre des billets de 100 francs montait, en dernier lieu, de 120 à 126 millions, on remarque, d'autre part, que le billet de 20 fr. présente un accroissement proportionnel. Cette cou-

pure figurait auparavant pour 34 millions dans l'émission; elle atteint aujourd'hui un chiffre de 5 millions en plus.

Les Belges sont encore, on ne saurait le nier, un peuple de travailleurs, outre qu'ils sont gens éminemment pratiques. Nous ne saurions approuver des façons d'agir qui semblent ici empreintes d'un autre esprit. Cela serait d'ailleurs peu d'accord avec les traditions dont la Banque, il faut le dire à sa louange, ne s'est jamais écartée.

Paul Coq.

CONVERSION ET AMORTISSEMENT
DE
QUINZE MILLIARDS DE LA DETTE

PROJET PRÉSENTÉ PAR M. EUGÈNE THÉRYC (1).

I

Depuis quelque temps il est question dans la presse du vaste et important projet financier dont M. Eugène Théryc, ancien agent de change à Marseille, vient de saisir le ministre des finances, le gouverneur de la Banque et l'Assemblée nationale.

Ce projet consiste dans la création d'une entreprise financière d'un caractère nouveau dont le but multiple serait :

1° La réorganisation de la Banque de France dont le capital serait porté à 500 millions, avec l'autorisation d'émettre cinq milliards de francs de billets, et dont on élèverait l'encaisse métallique en espèces au chiffre de deux milliards, par une opération spéciale et indépendante de l'augmentation du capital de la Banque;

2° La création d'une grande société de change national, sous le nom de Change de France, au capital de 500 millions dont la fonction serait : d'abord, de donner à la Banque de France le complément des deux milliards d'encaisse dont il vient d'être ques-

(1) L'auteur de cet article et l'inventeur du projet qu'il expose, imaginent une grande multiplication des billets de banque, qui ne serait pas suivie de dépréciation. Sans être édifié sur la solidité de leur combinaison, nous en accueillons le plan, cause des détails qui peuvent intéresser les hommes d'étude. (Note de la rédaction).

tion ; puis, de garantir entre la Banque et le public la convertibilité constante des cinq milliards de billets de banque en espèces ;

3° La Conversion de quinze milliards de francs de la Dette Publique dont les intérêts seraient réduits à Deux et demi pour cent, en ce qui concernerait l'État, sans qu'ils fussent diminués en ce qui regarderait les porteurs de rente ;

4° L'Amortissement en quarante ans de ces quinze milliards.

D'après le projet, cette opération, en quarante ans, ferait gagner à l'État 10 milliards de francs et à la Banque de France un milliard. A l'appui de son dire et de sa proposition, M. Théryc fait les observations suivantes que nous devons transcrire pour ne pas effrayer d'avance l'imagination de nos lecteurs en présence de l'immensité du projet et de l'énormité des chiffres que nous faisons défiler sous leurs yeux.

« Tout le monde comprendra, dit-il, que si la combinaison que je présente aboutit, par son ensemble, à réduire à l'équivalent de 2 1/2 0/0 les intérêts de quinze milliards de Dette publique qui coûteraient, sans cela, beaucoup plus cher à l'État, et si cette combinaison peut être acceptée sans danger, il en résultera, en quarante ans, un bénéfice énorme ou au moins une économie considérable pour l'État.

« Il n'est aussi personne qui ne sente, *a priori*, qu'en mariant leurs efforts, la Banque et le *Change de France* puissent accomplir sans témérité une œuvre plus grande que celle entreprise aujourd'hui par la Banque seule, avec un capital bien inférieur.

« Le plan est vaste, mais il est simple malgré l'apparente complication des quatre mondes d'idées que contiennent ces quatre divisions : réorganiser la Banque de France ; créer le Change de France ; convertir 15 milliards de Dette publique; amortir ces 15 milliards.

« Ce plan est simple, parce que les quatre divisions précédentes forment deux parties bien distinctes : d'une part, la *réorganisation de la Banque de France* et la *création du Change de France ;* d'autre part, la *Conversion et l'Amortissement de* 15 *milliards* de Dette publique.

« Ce plan est simple enfin, parce qu'il suffit de prouver que l'on peut sans péril et que l'on doit forcément admettre la réalisation de sa première partie, pour que la seconde, qui en est la conséquence, soit, par le fait, accomplie.

En effet, quand il sera démontré qu'on peut impunément créer 5 milliards de francs de billets de banque, *à cours libre*, au lieu des 2 milliards 500 millions de francs de billets de banque actuels, *à cours forcé*, il n'y aura plus qu'à établir, par quelques chiffres exacts, qu'il est facile d'opérer, avec les nouveaux 2 milliards 500 millions

de francs de billets de banque, la Conversion et l'Amortissement simultanés de quinze milliards de dette publique. Il suffit que la première partie du plan soit adoptée pour que l'autre coule de source.

D'après le projet, les deux points essentiels de cette première partie sont :

La réorganisation de la Banque de France ; la création d'un nouvel établissement : le *Change de France*.

Et ces deux points même, M. Théryc les résume en un seul : le CHANGE DE FRANCE, car la réorganisation de la Banque de France ne comporte ni des modifications bien extraordinaires, ni de longues explications. Ce n'est pas elle, c'est le *Change de France* qui sera la pierre angulaire, la clef de voûte de l'édifice ou la base fondamentale de son système. La Banque de France réorganisée selon ses vues, le Change de France survient non-seulement pour compléter l'action et le fonctionnement de la Banque, mais pour y apporter des ressources nouvelles complètement inconnues jusqu'à ce jour, et pour lesquelles il réclame la propriété de l'idée et de l'application, ce qui est de toute justice.

L'auteur n'a pas eu la prétention de faire un livre, ni même une brochure. Il formule succintement aujourd'hui une proposition précise, sérieuse, positive et *réalisable* qui intéresse à la fois l'État la Banque de France et le public.

« Quel que je sois, dit-il avec Montaigne, je veux être ailleurs qu'en papier ; j'ai employé mes études à m'apprendre à faire, non pas à écrire. » Mais, comme il le faut, brochures et livres viendront ensuite, car il désire faire pénétrer dans l'esprit des autres la conviction profonde qui anime le sien, conviction acquise par vingt années d'études, de travaux et par sa longue expérience professionnelle en matières de finances.

Si la discussion le comporte ou si les difficultés administratives l'amènent à entretenir le public de son projet, dont le résultat certain serait un bénéfice de dix milliards de francs pour l'Etat et d'un milliard pour la Banque de France, les éléments ne lui manqueront pas pour prouver victorieusement tous les avantages du système financier qu'il vient de présenter.

Il ne fuit pas la discussion, il la demande, il la sollicite au contraire, et il est prêt à la soutenir de sa plume et de sa parole, *urbi et orbi*, devant tous, et, il le répète, au grand jour.

L'auteur du projet annonce qu'il publiera successivement une série de brochures dont le sens et la portée sont indiqués par ces titres : *Explications*, — *Réorganisation de la Banque de France*, — *Le Change de France*, — *Conversion de* 15 *milliards*, — *Amortissement*; mais que ces six brochures ne donneront qu'un programme

explicatif de son œuvre au point de vue de l'application et de la pratique immédiates et qu'elles seront suivies d'un livre scientifique.

Comme de toutes les publications annoncées nous n'avons encore sous les yeux que celle qui porte pour titre : *Explications*, nous nous bornerons aujourd'hui à faire un résumé de cette première brochure à laquelle nous croyons devoir renvoyer nos lecteurs.

II.

Sans entrer dans les détails du système qu'il propose, l'auteur dit cependant quelques mots sur la façon de procéder pour arriver par le concours de la Banque et du Change de France, à la conversion et à l'amortissement, en quarante ans, de 15 milliards de la dette publique.

La totalité du capital de garantie de la Banque de France, en y comprenant le capital social et les réserves, s'élève aujourd'hui à la somme de 250 millions.

Dans sa combinaison, l'auteur, sans rien toucher aux institutions fondamentales de la Banque, sans nuire en aucune manière aux intérêts de ses actionnaires, porte à 500 millions le nouveau capital de la Banque dans lequel il fait entrer les 250 millions existant déjà.

A la Banque et comme « son consort » vient s'unir le *Change de France*, société nouvelle au capital de 500 millions, qui non-seulement viendrait augmenter les ressources ordinaires de la Banque, mais assurer encore de la manière la plus positive la *convertibilité constante* des billets de banque en monnaie réelle.

La Banque et le Change de France posséderaient ensemble et distinctement un capital d'un milliard, soit le quadruple des 250 millions de garantie actuelle.

La Banque serait alors autorisée à émettre 5 milliards de francs de billets au lieu de 2 milliards 500 millions, comme elle y a été autorisée par divers décrets de l'Assemblée nationale.

Par le système présenté, il est émis, il est vrai, le double de billets de banque, mais d'autre part aussi le capital de garantie est quadruplé, ce qui devrait donner à ces nouveaux billets une valeur plus certaine, la Banque et le Change de France faisant de leur capital d'un milliard une caution solidaire.

« De deux choses l'une, dit M. Théryc : ou les billets de banque actuels sont trouvés bons aujourd'hui ou ils sont trouvés mauvais?

« S'ils sont trouvés bons dans les circonstances présentes, ne deviendront-il pas quatre fois meilleurs, quoique étant doublés en nombre, s'ils sont garantis par un *capital quadruple* de celui qui existe aujourd'hui?

« S'ils sont, au contraire, trouvés mauvais, au lieu de 2 milliards 500 millions de billets couverts par 250 millions de capital, soit le dixième de la circulation, nous arrivons par ma combinaison à 5 milliards de billets, il est vrai, mais garantis par 1 milliard de capital, soit le cinquième de la valeur du papier émis. »

« Donc, dans ce deuxième cas, ma combinaison offrirait encore un avantage particulier et une garantie plus sérieuse que celle offerte par la Banque aujourd'hui, et je le prouve par des chiffres, pour rendre ma démonstration plus simple, plus facile et à la portée de tous.

« Si 250 millions de capital de garantie donnent actuellement dans les conditions acceptées 2,500 millions de billets de banque, un milliard de capital de garantie dans les mêmes conditions devrait permettre l'émission de 10 MILLIARDS de francs de billets.

Exemple :

Millions		millions		millions		millions.
1,000	:	5,000	::	250	:	1,250

« Si nous faisons la contre-épreuve de ce que nous venons de prouver en faveur de notre système, et que nous nous placions dans la situation actuelle de la Banque, nous dirons :

« Si un milliard de capital, avec le concours du Change de France, permet d'élever sans danger l'émission des billets de banque à la somme de 5 milliards, la Banque dans les mêmes proportions ne devrait pouvoir en émettre aujourd'hui que pour 1,250 millions.

Exemple :

Millions		millions		millions		millions.
250	:	2,500	::	1,000	:	10,000

« Or, comme la Banque a émis actuellement pour 2,500 millions de billets au lieu de 1,250, ainsi que l'exigerait la proportion avec les chiffres de notre combinaison, c'est une différence de plus du double qui plaide en faveur de notre système.

« Rien n'est plus exact qu'un chiffre. Dans les deux cas les chiffres nous donnant raison, nous n'aurions pas besoin de plus longs commentaires, si la question se réduisait à une simple règle de proportion entre le capital de la Banque et la *Circulation des Billets*. Or, il n'en est ainsi que pour les esprits qui aiment à ne voir toute question que sous une face.

« Mais ce n'est pas tout. Le *Capital* d'une Banque n'est pas le seul élément de garantie de la *validité* de ses Billets. Il en est un autre d'une importance extrême, c'est l'*Encaisse*. Ces deux éléments ne suffisent même pas ; ce sont deux éléments matériels de *validité des*

Billets de Banque, auxquels il manque un troisième élément, d'ordre moral : la foi des traités.

« Un milliard de capital, deux milliards d'encaisse, c'est beaucoup, sans doute; mais ce n'est rien sans la fidélité aux conventions.

« Ce sont ces deux éléments, *Encaisse* et *Foi des traités*, que le *Change de France* doit unir et consolider.

« Je ne m'étendrai pas longuement sur sa fonction ; je ne ferai qu'indiquer sommairement la mission tout à fait sans précédent du Change de France. Ce n'est pas de la discussion, de la démonstration, mais la simple explication d'une proposition que je fais en ce moment. Je développerai plus tard, dans des publications successives, chacun des quatre points de mon projet, qui seront l'objet des opuscules annoncés déjà. »

III.

Comme nous le disions plus haut, c'est le Change de France qui d'après le nouveau projet jouera le principal rôle dans le système financier que l'auteur présente et soutient avec beaucoup d'énergie et une profonde conviction, nous devons en convenir. Ce n'est pas d'aujourd'hui d'ailleurs que M. Théryc est sur la brèche et qu'il s'occupe d'emprunt, de conversion et d'amortissement. Déjà, dans son numéro du 15 novembre 1872, le *Journal des Economistes* s'était occupé d'un projet d'emprunt et d'amortissement présenté par M. Théryc à l'honorable M. Thiers, alors président de la République. L'auteur persévère dans son œuvre avec une louable ténacité.

Le Change de France ne se contenterait pas de joindre son capital de 500 millions aux 500 millions de capital de la Banque de France; il apporterait, en outre, un complément d'un chiffre de millions de numéraire qui porterait l'encaisse de la Banque à 2 milliards. Ce serait le point de départ d'une nouvelle situation dans laquelle ces 2 milliards d'encaisse, *en lingots ou monnaie d'or et d'argent*, correspondraient à l'autorisation pour la Banque d'élever à 5 milliards de francs la circulation de ses billets. Toutes les fois que les retraits d'or et d'argent occasionnés par des rentrées de billets feraient descendre les 2 milliards d'encaisse à un chiffre prévu, 1,500 millions, par exemple, ce ne serait plus la Banque de France qui aurait à continuer le payement à vue et au porteur du reste de ses billets, mais le Change de France, qui, intervenant alors, comme le *Deus ex machinâ*, fournirait à la Banque réorganisée, à cette nouvelle *sacristie de l'or*, du métallique en abondance,

pris en dehors d'elle et par des ressources à lui particulières, en échange des billets que lui-même aurait reçus de la Banque. Tout se passerait naturellement pour le public aux bureaux et guichets de la Banque, mais pour le compte du Change de France, à ses risques et périls, coûte que coûte, et sans permettre que la moindre déperdition des billets, par rapport aux espèces, se produisît, en dehors de lui, entre les particuliers.

Tels seraient les engagements matériels auxquels le Change serait moralement tenu par cet élément de convertibilité des billets de banque que M. Théryc appelle *foi des traités.*

Qu'est-ce donc pour lui que cette foi des traités? Trois mots : *jamais cours forcé!*

D'après M. Théryc, ce n'est pas la Banque qui a droit de faire de cette devise une application personnelle : son passé ne répondrait pas de son avenir.

M. Théryc a raison : la Banque, usant du cours forcé, a pu rendre des services dans les moments de crise; mais toutes ces crises, ruineuses pour le commerce, ruineuses pour l'industrie, ruineuses pour tous, en un mot, lui ont toujours été profitables; et, si les années ordinaires, dans les années de prospérité, elle donnait 20 millions de bénéfice à ses actionnaires, elle a pu, dans les années de calamité, donner 60 millions de gain à distribuer à ses heureux intéressés, en profitant du malheur des autres. Il est vrai que la Banque seule, entre tous les commerçants, jouit d'un énorme privilége : *le privilége de la suspension de payements.* Tout autre qu'elle, en cas de cessation de ses payements, tomberait sous le coup et sous les rigueurs des articles 437 et suivants du Code de commerce.

Aussi M. Théryc, dirons-nous avec *le XIX*e *siècle*, qui se montre assez sévère pour la Banque, tout en lui ouvrant les bras comme à une mère peu prodigue de ses bienfaits, lui dit-il d'assez dures vérités, et il n'admet pas qu'elle puisse jamais remplir ses engagements d'une manière absolue et renoncer à ce cours forcé de ses billets qui la protége contrairement aux règles du droit commun.

Ce que nulle Banque d'émission n'a fait, le Change de France le fera un jour, un jour prochain, parce que le Change n'est pas seulement une force, mais un principe : le principe de la convertibilité *inviolable et constante* des billets de banque en espèces, le commerce et l'importation du numéraire et des métaux précieux.

Le Change, par son capital propre et par un système de subvention semblable à celui des Chemins de fer, jouira annuellement d'un revenu brut de 100 millions, revenu comparable, par un côté, aux primes des compagnies d'assurances. Mais ce revenu brut,

comme toute récolte de primes, ne laissera un bénéfice net qu'après acquittement d'une condition :

La condition de couvrir, de combler et de réparer tout un ordre de sinistres demeurés jusqu'à ce jour sans compagnie d'assurance, sinistres que M. Théryc désigne sous le nom de *crises monétaires*.

Or, cette qualification de sinistres, d'après M. Théryc, n'a rien d'exagéré.

Il cite, à ce sujet, ce qu'a dit M. Thiers en 1848, à la tribune de l'Assemblée nationale. Il s'agissait de papier-monnaie. On proposait 2 milliards d'assignats ou billets de banque hypothécaires. La motion était faite par MM. Turk et Prudhomme. Le ministre des finances (M. Goudchaux), M. Léon Faucher et M. Thiers combattirent vivement et victorieusement le projet. De gros mots furent lancés au papier-monnaie. M. Léon Faucher dit : « Le papier-monnaie, c'est la fausse monnaie ! C'est l'eau avec laquelle on fraude le vin ! » Et M. Thiers s'écria : « Le papier-monnaie, c'est le vol, le vol par la loi ! » Et il appuyait l'accusation de vol intentée au papier-monnaie en faisant le relevé des milliards de perte qu'avaient coûtés au commerce anglais, dans les moments de crise, le rappel du numéraire. « Je vous défie, s'écriait-il, de me trouver un exemple contraire dans l'histoire commerciale d'un pays. Ce sont les marchandises qui en font les frais ; c'est le commerce national qui, en vendant à perte dans les marchés, rappelle le numéraire (1). »

Des milliards de perte ! On peut bien appeler cela, sans emphase, des sinistres. Il y a pourtant une foule louable d'assurances contre l'eau et le feu, bien moins destructeurs, et il n'y aurait jamais, ajoute M. Théryc, une seule assurance contre des milliards de perte ! Si l'on fait la part de l'eau, comme celle du feu, pourquoi ne pas faire tout aussi bien la part du change ?

C'est pour répondre à ce besoin, à cette nécessité absolue que M. Théryc demande la création du Change de France, et qu'il en prépare et propose le fonctionnement.

Il est facile de prévoir, d'après lui, que le Change de France puisse récolter en quarante ans, à 100 millions par an, 4 milliards de francs de primes. Avec 4 milliards, on peut, à 4 0/0 de change, convertir 100 milliards de billets de banque en espèces, et, avec la possibilité de convertir ces 100 milliards en espèces, on rendra impossible la dépréciation des billets. Nous dirons même avec lui qu'on n'a jamais vu une banque d'émission, une Banque d'état pri-

(1) *Moniteur universel*, 1848, p. 2787.

vilégiée, disposée à sacrifier, si les circonstances le demandaient, 100 millions de dépenses annuelles pour payer les quantités d'or ou d'argent nécessaires pour maintenir, sans la suspendre jamais, la convertibilité des billets en espèces. D'un autre côté, l'*effet moral* que produirait une telle assurance de convertibilité donnerait au nouveau billet une confiance sans bornes, et bien des gens, qui se précipitaient autrefois dans les moments de crise aux guichets de la Banque pour demander, par peur ou par méfiance, des espèces dont ils n'avaient pas l'emploi et qu'on leur refusait, trouveraient plus commode de garder en portefeuille cette monnaie fiduciaire, toujours échangeable, qui aurait à leurs yeux la valeur d'un billet d'or.

Comme le rédacteur du *XIX siècle*, nous ne suivrons pas M. Théryc dans tous les reproches plus ou moins mérités qu'il adresse à la Banque, en appelant à son aide Horace, Properce, Montaigne, Cuvier, Newton, Law, le physiocrate Dupont de Nemours, Mirabeau, Thiers, Léon Faucher, et tous les économistes de l'école ancienne et moderne. Mais nous dirons avec lui que M. Théryc n'est pas seulement un financier pratique ayant fait ses preuves, mais que c'est encore un savant, un lettré ; qu'il a beaucoup lu, et qu'il a beaucoup retenu.

IV

Là s'arrête la première partie des explications fournies par M. Théryc. Il complètera dans une nouvelle brochure les éclaircissements relatifs à la conversion et à l'amortissement de 15 milliards de la dette publique : l'auteur du projet ne fuit pas la discussion, il la demande, il la sollicite, au contraire. Si l'État et la Banque de France sont disposés à accepter, ou à écouter même ses propositions, il est tout prêt, dès aujourd'hui, à leur répondre et à appuyer ses affirmations de toutes les garanties qui seront jugées nécessaires. Il répète, en terminant, que sa combinaison financière ferait gagner, en 40 ans, 10 milliards à l'État et 1 milliard à la Banque de France.

11 milliards de trouvés, dirons-nous avec le *XIX*e *Siècle*, quand l'État, faute de 25 ou 30 pauvres petits millions, se trouve dans l'impossibilité d'équilibrer son budget et qu'il s'est vu dans la dure nécessité de reculer de deux années le terme de ses remboursements à la Banque, à laquelle il doit 827 millions ! Cela semble fantastique, cela fait rêver, cela paraît incroyable et cependant, pour arriver à cet immense résultat, M. Théryc ne demande à

l'État et à la Banque de France aucun fonds, aucun capital pour lui. Ne recevant rien, il leur apporte un grand bénéfice certain, bénéfice nouveau, trouvé par lui, sur lequel il exige naturellement sa part, car il est de toute justice que celui qui donne ce qu'il trouve ou ce qu'il possède, se réserve au moins quelque chose pour lui.

Nous n'avons fait qu'indiquer les points saillants du système financier dont nous nous occupons, nous en avons fait un résumé aussi exact que possible, mais nous en ferons plus tard une analyse sérieuse et très-approfondie. Nous aurons à poser à M. Theryc de nombreuses objections que soulèvent déjà dans notre esprit la hardiesse et la grandeur de son important projet. C'est tout une révolution financière, une rénovation complète du système actuel. Il est certain qu'il y a de notables améliorations à introduire dans l'organisation de la Banque de France. Ce n'est pas d'aujourd'hui que des plaintes sérieuses sont portées contre cet établissement de crédit qui a le privilége de *la suspension de ses payements*, et qui seule, entre tous les commerçants, échappe aux règles du droit commun. Que M. Théryc arrive par sa combinaison à faire abolir *le cours forcé* des billets de Banque et qu'il parvienne, en 40 ans, à amortir 15 milliards de la dette publique, n'aurait-il réalisé que cette partie de son programme, il aurait accompli une grande œuvre, une œuvre immense dont le pays tout entier lui serait reconnaissant.

Mais, si l'auteur du système ne fait qu'indiquer dans ses brochures son projet d'arriver à la conversion et à l'amortissement, en 40 ans, de 15 milliards de la dette publique, nous pouvons d'ores et déjà en donner un aperçu à nos lecteurs, d'après les conversations que nous avons pu échanger avec M. Théryc dans plusieurs réunions où se trouvaient des députés, des journalistes, des économistes et des financiers.

Sa conversion de rentes n'est pas combinée comme tant d'autres. Dans toutes les conversions connues, celles d'Angleterre, celles de Villèle, Bineau et Fould, celle du 6 0/0 des États-Unis en 5 0/0, entreprise avec MM. de Rothschild, la tendance et le principe devenus vulgaires sont de transformer du 6 0/0 en 5 0/0, du 5 0/0 en 4 1/2 0/0, du 4 1/2 en 3 0/0; et l'idéal de tous les financiers est d'arriver à réduire la Dette française, en changeant le 5 0/0 en 3 0/0, par des conversions plus ou moins facultatives, par des menaces de remboursement au pair plus ou moins effectif, ou plutôt *toujours fictif*, à l'encontre des porteurs récalcitrants de rentes 5 0/0. On connait à cet égard les systèmes déjà employés dont M. Théryc

ne se prive pas de faire une critique fort judicieuse et qui est loin de pêcher par la logique. Mais il fait mieux, il renverse toutes les données précédentes : sa conversion, à lui, porterait tout entière sur la rente 3 0/0 et sur les 12 ou 13 milliards de cette dette, actuellement constituée.

Jamais personne n'a émis cette idée. Il est bien constant et avéré qu'elle constitue pour lui un droit d'auteur. Il ne se présente pas en imitateur, mais en innovateur qui choisit un terrain nouveau. Il laisse à d'autres toutes les combinaisons de conversion pouvant porter sur le 5 0/0 ; il a et il offre le double avantage de ne marcher sur les brisées de personne. Il laisse aux banquiers et aux hommes d'État le champ le plus libre sur les satisfactions d'argent et d'amour-propre d'auteur qu'une conversion du 5 0/0 peut procurer à un jour plus ou moins rapproché. La conversion du 3 0/0 ne gênera en rien celle du 5 0/0 ; au contraire, elle lui donnera, d'après lui, beaucoup plus de facilité, d'opportunité et la possibilité de réduire à bien meilleur marché les intérêts. Elle en deviendrait un corollaire de sa conversion à lui. Il ne demande le bien de personnne. Il prend un champ abandonné, un champ inculte et sans propriétaire. Les fruits qu'il y aura récoltés, il en donnera la plus grande partie aux autres.

La conversion-Théryc est donc une proposition nouvelle, un projet important qui se recommande par son originalité.

L'inventeur du *Change de France* a rendu concrète une espèce d'abstraction trop commune aux écrivains fort distingués, assurément, qui ont envisagé sous tant de faces les nombreuses questions de crédit relatives aux finances publiques. Ce qui intéresse le plus l'État, en fait de monnaie fiduciaire, c'est le concours que les Banques d'émission peuvent lui donner plus ou moins passagèrement, pour se procurer des ressources moins onéreuses que l'emprunt ou l'impôt. Il n'y a que trois moyens pour répondre aux besoins d'argent toujours croissants de l'État. Ces trois moyens sont : papier-monnaie, emprunts, impôts. La théorie financière de M. Théryc consiste à rechercher dans quelle mesure, dans quel rapport, dans quelle proportion on peut établir les quantités de ressources à tirer en ce moment de ces trois moyens, pour répondre aux nécessités présentes. Il vient poser ces deux questions :

Faut-il maintenir les proportions actuelles ; laisser les quantités de rentes consolidées telles qu'elles sont, continuer à amortir en 5 ou 6 ans les 827 millions dus à la Banque à l'heure qu'il est, et, dans ce cas, chercher de nouveaux impôts pour combler les défi-

cits inéluctables, tout en maintenant la foule d'impôts déjà si surchargés et si écrasants ?

Ou bien pourrait-on modifier la quotité de ces trois ordres : papier-monnaie, emprunts, impôts ?

C'est cette modification même que propose et réclame M. Théryc, au nom de trois principes :

Le premier : aux grands maux les grands remèdes. Pas de demi mesure, pas d'interminables recherches à la loupe d'impôts microscopiques qui fatiguent la nation, qui produisent peu et qui arrivent à peine à faire joindre, clopin-clopant, les deux bouts à chaque renouvellement annuel du budget.

Le deuxième : diminuer la source de subsides découlant des deux moyens *incorrigibles*, qui sont à ses yeux *l'impôt et l'emprunt*, dont rien ne lui paraît, jusqu'à présent, devoir détruire les défauts.

Le troisième, augmenter au contraire la ressource à tirer du seul moyen qui lui a semblé corrigible ; mais qui demeurera incorrigible tant qu'il devra s'appeler papier-monnaie, et qui ne peut devenir non-seulement corrigible mais excellent, qu'en se transformant en billet *d'or et d'argent.*

Dans son opinion, avec son système, il n'y aurait plus de papier-monnaie, ni même de billets de banque ou de monnaie de papier tels qu'on les a connus. Ces mots seraient inexacts, d'après lui, pour représenter désormais ce qu'il dénomme : *billets d'or et d'argent.*

Telle serait d'abord la conversion de la monnaie de papier. Comparer les billets de banque d'autrefois aux billets de banque de l'avenir, pour objecter les dangers des uns à l'expérience des autres, ce serait s'exposer, d'après M. Théryc, à voir les nouveaux *billets d'or et d'argent* répondre aux anciens à l'aide des *Femmes savantes* de Molière : « Vous prêtez sottement vos qualités aux autres. »

Mais ce n'est là que la discussion des moyens. Voici le but :

Avec les 5 milliards de billets dont il est question, la Banque aurait 2 milliards et demi d'excédants disponibles, qu'elle prêterait à l'État par l'intermédiaire du *Change de France*. L'État commencerait à rembourser 100 millions de rentes 3 0/0, à 75 francs, par chaque 3 francs de rente 3 0/0, à ceux qui consentiraient à ce remboursement ; et cela lui coûterait 2 milliards 500 millions.

Ces 100 millions de rente 3 0/0 représentent au pair une dette nominale de TROIS MILLIARDS TROIS CENT TRENTE-TROIS MILLIONS, qui serait éteinte au moyen de 2 milliards 500 millions.

Comptons cette extinction d'une partie de la dette 3 0/0 pour sa valeur au pair........................	3.333 millions.
La Banque maintiendrait en outre son prêt actuel à l'état calculé, en chiffres ronds, à................	800 —
L'État conserverait une dette en 3 0/0 de........	10.000 —
Et pour faire l'appoint d'une partie de la dette 5 0/0 de	867 —
Total...........................	15.000 millions.

Cela fait, toute la conversion des 15 milliards serait opérée. Les 10 milliards de Dette nationale restée en 3 0/0 continueraient à coûter à l'Etat 300 millions par an, comme aujourd'hui; les 867 millions de 5 0/0, pris pour appoint dans la combinaison, continueraient à coûter à l'Etat 43 millions par an, comme en ce moment. Quant aux 800 millions dus par l'Etat à la Banque, ils donneraient lieu, avec les 2 milliards 500 millions d'avances nouvelles faites par la Banque, à un règlement entre l'Etat, la Banque et le Change de France, d'où ressortiraient les bénéfices de la Banque et du Change, et la diminution du coût total d'intérêts et amortissement de 15 milliards de la dette nationale, en quarante ans.

Mais ce qui importe au public que la conversion intéresse, c'est la réalisation de cette promesse qui semblait une énigme, dans la brochure de M. Théryc : « *Conversion et amortissement de* 15 *milliards dont les intérêts seraient réduits à* 2 1/2 0/0 *en ce qui concernerait l'État, sans qu'ils fussent diminués en ce qui concernerait les porteurs de rentes.* »

Nous avouons nous-même n'avoir pas compris tout d'abord ce mécanisme de conversion et d'amortissement qui réduisait à 2 1/2 0/0 les intérêts payés par l'Etat sans que les intérêts des porteurs de rente fussent atteints. Ce système de nouvel équilibre financier nous surprenait et nous paraissait incompréhensible; mais M. Théryc nous en a donné l'explication avec la plus grande clarté, et nous en faisons part à nos lecteurs.

En effet, les porteurs des 100 millions de rente 3 0/0 qui auront été remboursés à 75 francs, n'auront pas de réduction d'intérêts : ils seront favorisés, au contraire, par un remboursement au-dessus du taux actuel de 3 0/0. Ils n'auront donc pas subi de réduction.

Les porteurs des autres rentes ne seraient pas réduits sur les intérêts, et cependant l'Etat aurait ramené à 2 1/2 0/0 d'intérêt la redevance annuelle qu'il lui resterait à payer sur les 15 milliards.

Voilà ce que M. Théryc propose. Il n'y a qu'à vérifier si ces calculs sont exacts et par quelles combinaisons il ajustera ses données et donnera le mouvement à tout l'ensemble de son système.

Il entreprend là une œuvre gigantesque. Nous en prévoyons d'avance toutes les difficultés, mais M. Théryc est un homme actif, énergique, laborieux, il nous l'a prouvé depuis plus de six ans qu'il est sur la brèche. Il est profondément instruit en matières de finances, il est praticien, il a fait ses preuves, il a une foi entière dans sa mission, et s'il ne réussit pas entièrement à tenir ce qu'il promet, il mérite au moins d'être entendu, écouté, discuté et jugé.

V

Qu'importe à M. Théryc que l'on dispute éternellement sur l'unité ou la *liberté* et la *pluralité* des Banques d'émission. Avec le *Change de France*, il prétend corriger les défauts de l'*unité* et de la *liberté*, sauf à l'Etat ou aux particuliers d'user de la liberté ou du monopole, de l'unité ou de la pluralité. Mais il soutient avec l'expérience acquise, qu'il est des défauts, l'infidélité aux principes de la convertibilité, entre tous, qui ne sont, n'ont été, et ne seront jamais évités, ni par le monopole ou l'unité, ni par la liberté ou la pluralité des banques. Il n'en a pas moins sa préférence pour un de ces systèmes; mais il n'a qu'en faire et en dire, parce cela n'a pas le moindre intérêt dans le débat de sa proposition. Il évite ainsi le Charybde et le Sylla entre lesquels il pourrait noyer son projet, s'il était obligé systématiquement de détruire en France l'unité ou le monopole de la Banque, ou en Amérique la pluralité de ces établissements. Cela lui donne l'immense avantage de ne pas s'aliéner les partisans de la liberté et de la pluralité des banques pour se rendre favorables les champions du privilége et de l'unité.

Il prétend en outre, quoi qu'en puisse dire l'école de MM. Cernuschi, Geyer et Amasa Walker, cette école fanatique *de l'or vrai, des payements économiques, des compensations et des clearing-houses*, qu'il répond aux critiques si absolues exprimées dans le livre de M. Cernuschi « *contre le billet de banque* », et par la « *mécanique de l'échange*, » il prétend répondre à ses critiques en supprimant purement et simplement l'objet, c'est-à-dire en enlevant par le Change de France aux billets de banque, si malmenés par M. Cernuschi et ses collaborateurs, les défauts qui leur ont été à bon droit reprochés par cette école de l'or vrai, mais dont cette même école s'est trop servie pour poursuivre une chimère et fonder un absolutisme essentiellement théorique, et entièrement impraticable.

En effet, à quoi ont servi ces diatribes contre les billets de banque? En ont-elles fait supprimer un seul dans les Etats où il existe des banques d'émission, privilégiées ou libres? C'est démontré par la *nature des choses mêmes:* ce qui devrait désiller les yeux de

ces fervents disciples de la définition de Turgot : « L'or et l'argent sont constitués monnaies par *la nature des choses.* » Elle est fort élastique, cette nature des choses, et il semble quelque peu que tous les papiers-monnaies établis par *la force des choses* sont aussi bien que l'or et l'argent la nature des choses ; c'est-à-dire un fait matériel établi par les faits accomplis.

Cependant, l'auteur du système dont nous nous occupons fait toutes les restrictions que la prudence et le bon sens imposent à l'égard des papiers-monnaies et des billets de banque ; mais ce qui le distingue des réalistes de l'or vrai, qu'il appelle fort spirituellement des « succédanés de Turgot, » c'est qu'il ne voit les défauts des monnaies fiduciaires qu'avec l'espoir et le désir de les corriger, tandis que l'école réaliste de l'or vrai croit le mal incurable et le billet de banque, ou *or supposé*, incorrigible.

Tandis que tout le monde s'extasie devant les merveilles de l'emprunt, devant la prodigieuse facilité avec laquelle on a payé avant terme la rançon à la Prusse, M. Théryc soutient que l'emprunt n'est que l'hypocrisie de l'impôt ; que l'emprunt est le plus menteur, le plus déguisé, le pire des impôts ; que la rançon à ses yeux n'est pas encore *payée*, mais seulement *réglée* ; que tous les emprunts en général ne sont que des impôts déguisés dont il proclamera les défauts, qu'il appelle *incorrigibles ;* tandis qu'il prouvera que par son système de Change national joint à une réorganisation de la Banque, le pire des papiers-monnaies est complètement corrigible, guérissable, et qu'il peut être converti en billet de banque infaillible, constamment convertible au pair, en or ou en argent monnayés ; un billet méritant enfin d'être distingué de ses faux-frères du passé par le nom de *billet d'or ou d'argent*,

Toute la combinaison du système Théryc repose sur cette série d'hypothèses :

Étant donné qu'avec la réorganisation de la Banque de France, telle que l'auteur la propose, et avec la création du Change de France, telle qu'il l'a conçue, on puisse émettre le double des billets de banque actuellement en circulation, soit 5 milliards de francs de billets, au lieu de 2 milliards 500 millions de francs de billets actuellement émis par la Banque de France, on aurait donc 2 milliards 500 millions de francs d'excédants ou billets disponibles à la Banque de France ;

Étant donné que la Banque de France et le Change de France s'entendent entre eux pour que ces 2 milliards et demi disponibles soient prêtés à l'Etat aux conditions d'intérêts annuels bien moindres que ceux des rentes actuellement constituées ;

Etant donné que ces 2 milliards et demi de francs de billets de

banque soient prêtés pour quarante ans à l'Etat, et que, loin d'obliger encore l'Etat à rembourser à la Banque les 800 millions qu'il lui doit, il soit convenu entre l'Etat et la Banque de France que le prêt antérieur de ces 800 millions sera maintenu pendant quarante ans, à côté du nouveau prêt de 2 milliards et demi; le tout constituant la somme de 3 milliards 300 millions de prêt de la Banque à l'Etat, pour quarante ans, au lieu de 800 millions remboursables dans sept ou huit ans;

Étant donné par conséquent que, non-seulement l'Etat ne réclamera pas à l'impôt les 800 millions qu'il veut lui demander pour ce remboursement à la Banque; mais encore que, moyennant les 2 milliards et demi prêtés à nouveau par la Banque, l'Etat remboursera, annulera 100 millions de rentes, 3 0/0, à 75, représentant 2 milliards et demi de remboursement, somme égale au nouvel emprunt fait à la Banque, et éteignant en réalité 3 milliards 333 millions de dette;

Étant donné, en un mot, cet ensemble d'aperçus, n'est-il pas sensible que l'État réalisera d'énormes économies, dont le chiffre, d'après M. Théryc, est de plus de 10 milliards; que ces économies résulteront tout naturellement de la différence d'intérêts entre la somme de *rentes consolidées*, remboursées avec les 2 1/2 milliards de billets de banque empruntés à meilleur marché; que cette économie ne saurait être discutable.

C'est dans cette économie même que M. Théryc a trouvé trois genres de services :

1° Le service d'un amortissement de 15 milliards en quarante ans, car s'il fait proroger à quarante ans les 800 millions de prêt actuel de la Banque, et s'il fait prêter 2 1/2 milliards de billets de banque en plus, ce n'est pas pour l'éternité ni même pour quarante ans : c'est pour que ces 3 milliards 333 millions soient amortis en quarante ans, comme le reste des 15 milliards. Ces mots de prêt à quarante ans de 2 milliards 500 millions par la Banque à l'État ne signifient donc pas que les billets existeront pendant quarante ans, mais que leur amortissement complet aura été effectué au bout de quarante ans;

2° Le service des opérations de trésorerie nécessaires pour l'intérêt des 15 milliards de dette à 2 1/2 0/0 d'intérêts, en ce qui concerne l'État, sans que les porteurs de rente soient en rien diminués;

3° Le service des primes d'assurances combinées de telle façon que le Change de France, par les primes, par le revenu de ses 500 millions de capital et par les bénéfices annuels de ses opérations, puisse disposer d'un budget ou revenu brut d'au moins 100 millions de francs par an, avec lesquels il se charge, en toute

éventualité, de supporter à ses frais, coûte que coûte, les pertes au change qui seraient nécessaires pour soutenir la convertibilité constante au pair des 5 milliards de circulation nouvelle de la Banque de France.

Il devient, dès lors, beaucoup plus facile de comprendre que cette colossale opération de 15 milliards d'amortissement soit moins irréalisable qu'elle ne paraît au premier abord, et qu'elle détruit le mauvais effet que peuvent produire sur les esprits sérieux et prudents les chiffres, en apparence, prétentieux, présomptueux, orgueilleux de 15 milliards d'amortissement, de 5 milliards de monnaie fiduciaire et de 1 milliard de capital entre la Banque et le Change de France. L'auteur n'ignore pas non plus que l'émission d'une monnaie fiduciaire doit être circonscrite aux besoins de la circulation. Mais à cela il répond :

« C'est comme si vous aviez soutenu, quand on voulait faire des chemins de fer, qu'ils ne seraient pas possibles à exécuter, parce que plus on en ferait et plus on serait obligé d'en faire, et qu'il faudrait 11 ou 12 millards d'actions ou obligations pour faire un réseau aussi étendu et aussi difficile à établir que le comportent la géographie, les besoins et les convenances de la France !

« Dès lors, pourquoi serait-il impossible d'entreprendre un amortissement de 15 milliards, et la fondation de deux sociétés distinctes formant ensemble un capital de 1 milliard ?

« Pourquoi ne pas émettre 5 milliards de monnaie fiduciaire reposant sur des bases solides et autrement solides que celles de vos actions et obligations de chemins de fer? Vous en avez cependant émis pour 11 ou 12 milliards, de ces actions et obligations, et vous en émettrez bien d'autres encore, selon l'importance de vos lignes et de vos nouveaux réseaux.

« Vous dites que les 2 1/2 milliards de monnaie fiduciaire actuellement émis suffisent amplement aux besoins de la circulation, et que, dès lors, il y aurait danger à en augmenter le nombre d'une manière aussi considérable. — Cette prétention, soutenue par la plupart des économistes, n'est pas d'une autorité aussi absolue qu'on le croit. A ce sujet, M. Joseph Garnier, dans son Traité d'économie politique, fournit des réticences et des doutes à l'encontre de cette théorie, et M. Joseph Garnier étant l'un des plus didactiques des professeurs, il en résulte qu'on peut trouver dans ses ouvrages des armes pour combattre ce préjugé, en remettant en question ce prétendu principe adopté aujourd'hui. M. Théryc, à l'appui de sa thèse, ajoute que c'est justement parce que l'émission actuelle suffit amplement aux besoins de la circulation dans les circonstances présentes; que c'est par cela même qu'en laissant

émettre à la Banque le double de billets en plus, on pourra affecter ces nouveaux billets à un usage différent et indépendant des besoins auxquels suffit actuellement la circulation présente. »

VI

Le style, c'est l'homme, a dit Buffon; mais Gall et Lavater ont, par la science de la phrénologie et de la physiognomonie, démontré victorieusement que le style n'était pas tout chez l'homme, et que ses qualités et ses défauts se faisaient reconnaître dans la confection du crâne, dans le jeu de la physionomie et les lignes du visage.

Nous avons l'honneur et le plaisir de connaître, depuis longtemps déjà, M. Eugène Théryc, et, certes, nous n'oublierons pas le charme que nous avons toujours éprouvé à l'entendre développer ses théories, avec la verve, la science profonde qu'il possède en finances et avec cette vivacité méridionale qui donnent tant d'originalité et d'intérêt à ses démonstrations. Nous pourrions être suspecté de partialité si nous avions à faire un portrait de l'auteur du système financier dont nous venons de parler, mais nous empruntons à un journal quotidien (1) les lignes suivantes que trace son rédacteur, et qui donneront à nos lecteurs un aperçu des idées personnelles et pratiques de ce hardi novateur financier qui n'appartient à aucune école proprement dite, qui les a cependant profondément étudiées toutes, et qui, tout en étant parfaitement éclectique, s'est formé une originalité particulière qui n'appartient qu'à lui et qu'il soutient avec beaucoup de logique.

Nous avons eu le plaisir de voir M. Théryc plusieurs fois, et si nous ne parlons pas encore des propositions et des explications écrites que nous avons sous les yeux, nous pouvons rendre compte des conversations que nous avons longuement échangées avec ce novateur financier et des impressions que nous avons conservées. Nous avons plus retenu dans ces causeries intimes sur ses projets financiers, que par les explications. incomplètes il est vrai, contenues dans les brochures qu'il vient de publier.

Pour donner un corps à ses théories économiques, M. Théryc s'appuie de l'exemple du grand Newton édifiant sa magnifique théorie de la lumière, qui est tout aussi vraie avec le système de l'ondulation qu'avec le système de l'émission. Peu lui importe que les monnaies soient d'or, d'argent ou de papier. Il faut en créer pour tous les besoins

(1) *Le Soir*, n° du 2 février 1875.

et pour tous les goûts, et de façon que chacune puisse être échangée instantanément avec l'autre, et cela par une institution nationale de change qui dise à tout le monde :

— Quand vous aurez reçu en payement l'une de ces trois monnaies : de l'or, de l'argent ou du billet de banque, et que vous voudrez la convertir *au pair*, prix pour prix, franc pour franc, livre pour livre, thaler pour thaler, florin pour florin, vous n'aurez qu'à passer à mon guichet ou à celui de la Banque, peu importe, et le change sera fait à votre gré en la monnaie qu'il vous plaira d'avoir.

C'est le seul moyen de faire cesser cette éternelle querelle de réalistes et de nominalistes financiers qui en sont à dire en principe : je ne veux pas de l'absolutisme contraire à celui de mon idée, mais je veux imposer l'absolutisme de la mienne à mes adversaires. M. Théryc fait tout l'opposé. Il prétend établir, comme autrefois Abeilard, un terme moyen conceptualiste entre les exagérations de Law et de Turgot ou des disciples de ces deux écoles entre M. Michel Chevalier et M. Wolowski, entre M. Leroy Beaulieu et M. Cernuschi. M. Théryc a émis devant nous, bien des fois, ses idées personnelles sur l'étalon unique ou double, d'or ou d'argent. Mais il affirme que dans la pratique il est une chose qui vaut mieux que de toujours discuter, c'est d'agir : *Primo vivere, deindè philosophare.*

Le monde des affaires a été soulevé par ces deux puissants leviers, l'or et l'argent, qui ont été bien longtemps à trouver un point d'appui, de même qu'un troisième levier, dont on ne tient pas assez compte, a bouleversé déjà le monde financier, ce troisième levier, c'est l'invention simultanée de l'imprimerie et de la gravure qui, depuis la Renaissance, au milieu de tant d'autres révolutions, a bouleversé à son tour la règle monétaire. Pourquoi donc est-on resté des siècles avec les seules monnaies d'or et d'argent et sans monnaie de papier ?

Par un motif plus principal que n'en ont eu l'idée les Turgot et tous les réalistes de l'or vrai ; parce que tout simplement on avait découvert depuis des siècles les moyens de graver l'inscription monétaire sur la matière d'or, d'argent, de bronze ou de cuivre. tandis qu'on ne pouvait le faire sur la matière papier, parchemin ou papyrus. On ne savait y faire que des copies ou des palimpsestes, qui ne pouvaient produire des quantités frappées, gravées uniformément avec la rapidité de *frappe de la presse et du balancier.*

Voilà un des motifs les plus réels, le seul peut-être qui ait empêché la coutume, l'usage, la routine d'attribuer au papier toutes les qualités et les vertus prodiguées par les pontifes de l'or à ces métaux, dits précieux. Mais le papier aussi n'est-il pas précieux ? n'a-t-il pas sa valeur et ne s'échange-t-il pas contre du métallique, quand il a une valeur réelle ?

Que ne fait-on pas avec le papier? Avec quoi possède-t-on son champ, une maison, une proprieté quelconque, n'importe quel objet? N'est-ce pas avec un titre en papier, une facture, un reçu en papier? Tous les jours les reçus, les chèques, ne jouent-ils pas un rôle aussi considérable que la monnaie pour se faire délivrer une denrée?

Que de trésors de la pensée, de l'histoire, de la poésie, des sciences, le papier n'a-t-il pas conservés à travers la poussière des siècles, les désastres des guerres et des révolutions?

N'y aurait-il pas un magnifique poëme à faire sur la valeur et les qualités de ce papier en regard des qualités et de la valeur de ces métaux, dits précieux? Et les lettres de change, et les titres de chemins de fer, de canaux, de navigation qui courent et qui s'échangent d'un bout du monde à l'autre, sans le papier, les aurait-on jamais réalisés?

Voilà ce que M. Théryc pense et nous a redit bien des fois en fait de théories monétaires.

Le Change de France serait à la Banque ce qu'ont été l'hélice et la vapeur au navire à voiles, dans la navigation; le wagon à la diligence, le chauffeur et le mécanicien au roulier, la locomotive au cheval, l'électricité à la poste et au courrier d'autrefois, sans que ni la vapeur ni l'électricité aient supprimé : chevaux, marins, voituriers, camionneurs, ni employés que faisait vivre l'ancien système.

M. Théryc prétend et soutient que le Change de France ne porterait pas plus atteinte aux changeurs, cambistes et banquiers, que la Banque de France n'a fait tort aux banques particulières et privées. Au contraire, le Change de France dans les vues de M. Théryc, ferait plutôt la fortune des cambistes et des changeurs. Il leur ouvrirait des horizons nouveaux, vastes et inconnus, et imprimerait à leur fortune la même impulsion et la même puissance que la Banque de France a procurées aux banques particulières.

Certes, un projet d'une telle importance, qui doit enrichir tout le monde sans nuire à personne, doit être favorablement accueilli de tous, et nous ne pouvons que souhaiter à l'auteur le succès le plus complet et le plus rapide à la fois.

En lisant les lignes que nous venons de citer, on dirait que M. Théryc a voulu faire comme Diogène ou Zénon qui, pour prouver le mouvement, se mit à marcher. On voit que c'est un praticien qui veut abandonner les régions de la théorie pour descendre dans le domaine des faits. Tandis que les uns ne trouvent le salut que dans l'unité ou le monopole des Banques d'émission et que les autres ne le voient que dans la liberté ou la pluralité de ces établissements, l'auteur du système dont nous nous occupons s'est demandé purement et simplement : Que faut-il faire pour avoir

une monnaie fiduciaire à l'abri des défauts reprochés aux précédentes? Il semble dire, et il nous a dit bien des fois : M. Michel Chevalier, M. Horn et d'autres ont-il rien changé aux défauts des Banques en disant que la connexité et les complaisances réciproques de l'État et de la Banque privilégiée amènent les crises monétaires? M. Wolowski et tous les autres champions du privilége ont-ils en rien diminué les abus du papier-monnaie en soutenant l'unité de la Banque de France? Mais les uns comme les autres ont-ils jamais empêché les crises monétaires, le cours forcé, autant avec l'unité qu'avec la pluralité? Enfin une troisième école, celle de MM. Cernuschi, Geyer et Amasa Walker qui voudraient supprimer tout billet de banque non représenté par un dépôt d'or, tout or supposé, tout billet de banque, toute monnaie fiduciaire qui ne soit pas un *récépissé d'or*, un *or réel*, un *warrant d'or*, cette troisième école a-t-elle, dans la réalité des faits, empêché un seul billet d'*or supposé* de fleurir dans la libre Amérique, dans la Russie autoritaire, dans l'Angleterre parlementaire, dans l'Italie affranchie, dans l'Autriche libérale, dans l'Allemagne victorieuse et dans la France rançonnée?

Quel a été le résultat de cette fameuse enquête monétaire qui eut lieu en 1865-1866 par les soins du ministre de l'agriculture et du commerce et dans laquelle furent entendus les principaux économistes, financiers, banquiers, négociants de l'époque actuelle et les délégués des chambres de commerce? Quelle solution fut donnée par les nombreux déposants à ces problèmes sociaux : liberté ou monopole? unité ou pluralité des Banques? Or supposé ou or vrai? Aucune; on discuta longtemps, on enregistra de très-beaux discours; ce fut une querelle de mots, une querelle des universaux et des nominaux rappelant la scolastique du moyen-âge. Là n'est pas la question, dit M. Théryc, on discutera perpétuellement sur la question suivante sans se mettre d'accord :

La valeur de l'or et de l'argent est-elle un mot ou une réalité? Turgot dit : c'est une réalité; l'école de Law dit : c'est un mot. Turgot dit : la monnaie est une réalité quand elle est d'or ou d'argent, que la nature des choses a constituées monnaies et non la convention, mais la monnaie de papier, c'est un mot. L'école de Law répond : l'or et l'argent sont un mot, si le papier est un mot; tout est un mot autant l'argent que le papier, ou bien le papier est plutôt même une réalité et l'or un mot. MM. Cernuschi, Geyer et Amasa Walker veulent abolir l'or supposé, ils sont de l'école réaliste de Turgot; mais tous les États du monde et toutes les Banques d'émission ne tiennent aucun compte de leur dire et demeuren nominalistes de l'école de Law. Il n'y a qu'une façon de clore le

débat, nous dit M. Théryc, c'est de ne pas être absolu dans tel ou tel système, c'est de prendre à chaque école ce qu'elle a de bon et de repousser énergiquement tout ce qu'elle a de vicieux ou de suranné.

On ne peut parler avec plus de franchise et plus de sûreté. M. Théryc, qui est un chercheur, aurait-il trouvé la pierre Philosophale? En fouillant dans les papyrus, les parchemins, les manuscrits des alchimistes de l'antiquité et du moyen-âge, aurait-il trouvé le secret de faire de l'or? C'est ce que la suite de ses explication devra nous apprendre un jour, et nous en indiquerons alors la mixture à nos lecteurs.

En présence de l'immensité du projet présenté, on se demande tout d'abord : M. Théryc est-il réellement sérieux ? Il faut bien qu'il le soit et qu'il ait été jugé tel par ceux qui l'ont entendu et apprécié. Pourrait-on croire que toutes les objections financières, scientifiques, économiques ne lui aient pas été faites par les écrivains spécialistes et compétents du *XIXe Siècle*, de *la République française*, de *la Revue britannique*, du *Journal des Économistes*, du *Soir*, du *National*, du *Bien public*, de la *Gazette du Midi*, du *Journal de Marseille* et d'autres organes de l'opinion publique, aussi bien que par des banquiers, des cambistes, des commerçants qu'il réunissait chez lui?

L'a-t-on traité d'utopiste et de rêveur ? Non, au contraire. Si on a fait partout à son projet financier et à ses idées nouvelles l'accueil le plus sympathique et le plus gratuit, c'est qu'on a pu, comme l'écrivain de ces pages, l'entendre et le juger. Dans ces passes d'armes de la conversation où les fers se croisent, où les assauts se succèdent, où les idées se heurtent avec une rapidité bien autre que dans les discussions de la plume, on a assailli M. Théryc de questions, d'observations, et on a trouvé sous cet homme, sous l'épiderme qui pouvait cacher un utopiste ou un demi-savant, on a trouvé, disons-nous, du sens, de l'esprit, du savoir et de l'invention. Mais ce qu'on a dû, sans nul doute, le plus apercevoir, ainsi que nous l'avons dit, c'est l'homme de pratique, doublé d'un théoricien compétent, d'un causeur habile, et nous ajouterons même, d'un aimable charmeur.

Nous avons entendu dire bien des fois, non par les premiers venus, mais par des hommes appartenant aux classes éclairées, aux classes dites «dirigeantes» par des hommes retenus en arrière par des préjugés, préjugés doublés souvent d'intérêts personnels, et qui, troublés dans leur quiétude habituelle, élévaient la voix contre tel ou tel projet, tel ou tel système : — C'est très-beau, très-bon en théorie, mais mauvais ou inapplicable en pratique.

Le célèbre économiste J.-B. Say s'élève énergiquement contre ce préjugé dans son traité d'économie politique :

« Qu'est-ce donc que la théorie, dit-il, sinon la connaissance des lois qui lient les effets aux causes, c'est-à-dire des faits à des faits?

« Qu'est-ce qui connaît mieux les faits que le théoricien qui les connaît sous toutes leurs faces, et qui sait les rapports qui sont entre eux?

« Qu'est-ce que la pratique sans la théorie, c'est-à-dire l'emploi des moyens sans savoir pourquoi ni comment ils agissent (1).»

Que disait Turgot à une autre époque d'incubation et de mouvement à tous ces absolutistes de la routine, du *statu quo* ou de l'idée préconçue, qui n'admettent aucune réforme, aucun progrès, qui au lieu d'aider au mouvement s'y opposent ou se laissent écraser par lui ?

« Vous ne voulez point marcher de peur de vous casser les jambes. Mais par là, vous êtes dans le cas de celui qui aurait les jambes cassées, les vôtres vous sont inutiles. »

J.-B. Say, notre maître, que nous nous plaisons à citer pour répondre aux objections de ceux qui veulent toujours demeurer stationnaires et qui ne se rendent pas compte que la grandeur et la richesse d'une nation dépendent toujours de sa marche en avant. J.-B. Say disait encore : « Il y a sans doute dans l'état social des maux qui tiennent *à la nature des choses* et dont il n'est pas permis de s'affranchir entièrement; mais il y en a un grand nombre auxquels il est non-seulement possible, mais facile de remédier. Je devrais ajouter même que beaucoup d'abus pourraient être corrigés chez presque toutes les nations sans qu'il en coutât le moindre sacrifice *aux privilégiés* qui en profitent *ou s'imaginent en profiter*. Bien plus, il y a des changements qui seraient dans l'intérêt de tous, qu'aucun danger ne saurait accompagner et qu'on repousse uniquement parce qu'on méconnaît à beaucoup d'égards l'économie des Sociétés. La plupart des hommes ignorent les avantages qu'ils peuvent retirer des avantages communs à tous » (2).

Nous avons aujourd'hui l'heureuse chance, dans cette époque de transitions politiques et d'hôtelleries ministérielles, d'avoir à la tête du département des finances un économiste des plus distingués, un administrateur de haut mérite, libéral par essence, qui a dû conserver pures et intactes les traditions de son honorable famille, de son illustre chef, et qui, sans s'arrêter aux barrières, aux obstacles qu'élèvent chaque jour les champions de la routine, saura apporter

---

(1) *Traité d'écon. polit.* Disc. prélim. p. 8 (Guillaumin et C[e], édit.).

(2) *Tr. d'econ. pol.* Disc. prélim., p. 46.

dans l'exercice de son mandat l'indépendance et la liberté, si nécessaires à un pays qui ne demande qu'à profiter des bienfaits d'un gouvernement qu'il acclame et de toutes les forces vivaces que la nature a mises en lui.

VESIN.

COUP D'OEIL HISTORIQUE

SUR L'INTERNATIONALE (1)

SOMMAIRE : Coup rétrospectif : Adresse des rédacteurs de l'*Atelier* aux Chartistes en 1842.— La fondation de la première Internationale.— Le manifeste des soixante. — M. Proudhon et les mutuellistes. — Le groupe des césariens. — L'idée néo-hébertiste. — Les congrès de Genève, Bâle, Bruxelles et Lausanne. — L'exposition de 1867 et la politique impériale ouvrière. — La nouvelle Internationale. — Son action pendant la Commune.— L'Internationale à l'étranger.— L'alliance internationale de la démocratie socialiste et le nihilisme de M. Bakounine. — Marxiens et bakounistes au congrès de la Haye. — Autoritaires et anti-autoritaires aux deuxième et troisième congrès de Genève et de Bruxelles. — La ligue universelle des corporations ouvrières.

Une *Association* dite *internationale des Travailleurs* (fraction anti-autoritaire on *anarchiste*) a tenu récemment son congrès annuel. L'attention ayant été ainsi rapplée sur cette Société, il a semblé utile de mettre sous les yeux des lecteurs du *Journal des Économistes* un rapide exposé de ce que fut et de ce qu'est cette association célèbre. Ce n'est pas que les ouvrages manquent, on a beaucoup écrit sur elle depuis quelques années ; mais de tous ces ouvrages, il n'en est pas de sérieux, sauf un, celui de M. Fribourg, l'ancien correspondant parisien du Conseil général, en même temps que l'auteur de ces lignes. Et encore cet ouvrage, écrit en 1871, est-il forcément incomplet.

I

L'Association internationale des Travailleurs fut fondée à Londres en septembre 1864. La série des réunions dans lesquelles les bases en furent jetées, se termina par un grand meeting, tenu à Saint-Martin's Hall, le 28 septembre et auquel assistaient MM. Tolain, Perrachon et A. Limousin, délégués d'un groupe d'ouvriers parisiens.

---

(1) Voir les lettres que M. Anatole Dunoyer adressait au *Journal des Économistes* en 1875, et publiées sous ce titre : *Organisation de l'association internationale*, in-8, Paris, Guillaumin.

Le but que se proposaient les fondateurs de cette association est clairement exposé dans le préambule des statuts généraux, tel qu'il fut rédigé alors et tel qu'il est resté, après de légères modifications qui y furent apportées lors du premier congrès général, tenu à Genève. Le voici :

« Considérant que l'émancipation des travailleurs doit être l'œuvre des travailleurs eux-mêmes, que les efforts des travailleurs pour conquérir leur émancipation ne doivent pas tendre à constituer de nouveaux priviléges, mais à établir pour tous les mêmes droits et les mêmes devoirs ;

« Que l'assujettissement du travailleur au capital est la source de toute servitude politique, morale et matérielle ;

« Que, pour cette raison, l'*émancipation économique des travailleurs est le grand but auquel doit être subordonné tout mouvement politique ;*

« Que tous les efforts faits jusqu'ici ont échoué faute de solidarité entre les ouvriers des diverses professions dans chaque pays, et d'une union fraternelle entre les travailleurs des diverses contrées ;

« Que l'émancipation n'est pas un problème simplement local ou national ; qu'au contraire ce problème intéresse toutes les nations civilisées, sa solution étant nécessairement subordonnée à leur concours théorique et pratique ;

« Que le mouvement qui s'accomplit parmi les ouvriers des pays les plus industrieux de l'Europe, en faisant naître de nouvelles espérances, donne un solennel avertissement de ne pas retomber dans les vieilles erreurs, et conseille de combiner les efforts encore isolés.

« Par ces raisons, le Congrès (la réunion dans le premier texte) de l'Association internationale déclare que cette Association, ainsi que toutes les Sociétés *ou individus* y adhérant, reconnaîtront comme devant être la base de leur conduite envers tous les hommes, la vérité, la justice, la morale, sans distinction de couleur, de croyance ou de nationalité.

« Le Congrès considère comme un devoir de réclamer, non-seulement pour les membres de l'Association les droits de l'homme et du citoyen, mais encore pour quiconque accomplit ses devoirs.

« *Pas de droits sans devoirs, pas de devoirs sans droits.* »

Cette déclaration repose tout entière sur une pétition de principe : les travailleurs ont besoin d'être émancipés ; mais cette pétition de principe étant admise, — et il y a beaucoup de gens qui l'admettent surtout parmi les travailleurs, manuels et autres, — il est incontestable que cette déclaration est fort belle.

Ç'a été une des maladresses des écrivains, qui ont attaqué l'Internationale de ne pas avoir su faire la part de ce qui était bien, juste, légitime et de ce qui ensuite a été mauvais, injuste, absurde. On en a même vu qui, après un document se terminant par ces mots : « ce que nous voulons tous, ici, c'est le droit à la vie pour tous, c'est-à-dire la justice dans l'humanité, » s'écrient sans faire de distinctions entre telle et telle partie du même document : « De pareils discours se passent de commentaires. » Etonnez-vous après cela que certains ouvriers disent : de semblables exclamations se passent de commentaires. On a voulu tout condamner, condamner quand même, et l'on a abouti justement à augmenter cet antagonisme des classes, qui a été le premier ferment d'où est sorti l'Internationale. La maladresse des hommes qui, voulant trop prouver, n'ont rien prouvé, n'a été égalée que par celle des meneurs de l'Internationale qui, tombant dans le même excès, n'ont pas su tirer un profit réel des fautes de leurs adversaires.

Mais rentrons dans notre rôle d'historien.

On a cru longtemps, et beaucoup de gens croient encore que la formation de l'Internationale fut la première tentative d'alliance entre les ouvriers des différents pays. C'est là une erreur : dès 1842, les ouvriers qui rédigeaient à Paris le journal mensuel l'*Atelier* adressaient aux Chartistes anglais, qui représentaient alors le mouvement socialiste d'Outre-Manche, un appel trop long pour que je le reproduise ici, mais dans lequel était proposée une alliance entre les ouvriers des deux pays. Ce document serait curieux à analyser à une foule de points de vue, mais ce n'est pas le moment.

Les Chartistes répondirent, et dans leur réponse se trouve cette phrase qui correspond à celle que j'ai soulignée dans le préambule de l'Internationale : « Pour nous, l'affranchissement politique n'est « pas le but, mais le moyen du but. Le but que nous poursuivons, « c'est la destruction des misères et des iniquités sociales, et l'éta- « blissement d'une organisation qui assure la plus grande et la « plus large diffusion du bien-être. *La réforme politique n'est pour « nous que la porte de la réforme sociale.* »

La pensée est évidemment la même. Seulement en 1864, elle est exprimée en termes plus doux, car l'on trouve dans le document de 1842 des passages comme celui-ci : « Nous reconnaissons avec « vous que *maintenant* c'est folie d'employer la force contre la toute « puissance et la tyrannie de nos maîtres... »

Que fût-il arrivé si les Chartistes n'avaient pas été vaincus et transportés à Botany-Bay? L'Internationale se fût-elle fondée dès 1842? Personne ne peut répondre à ces questions.

Quoi qu'il en soit, l'idée d'une entente entre les ouvriers de France et d'Angleterre, puis de tous les pays, prit de nouveau naissance en 1864, à la suite des délégations ouvrières parisiennes à l'Exposition universelle de Londres en 1862, et de la candidature ouvrière de M. Tolain en 1864, laquelle donna au parti socialiste ouvrier, à défaut d'une force numérique, — M. Tolain obtint 390 voix — un programme, formulé dans le fameux *manifeste des soixante*, qui fut publié dans plus de journaux que son auteur n'eut de voix.

Ajoutons à titre de renseignement, que le manifeste des soixante fournit à Proudhon le sujet d'un des ouvrages publiés après sa mort : *De la capacité politique des classes ouvrières*, livre qui exerça ensuite une grande influence sur le développement de la branche parisienne de l'Internationale, en y faisant prédominer le groupe proudhonnien ou *mutuelliste*.

A peine née, l'Internationale fut l'objet de tentatives d'embauchage politique. Les fondateurs étaient tous républicains convaincus, mais moitié par sentiment, moitié par prudence, étant donné le régime sous lequel on vivait, ils avaient tendance à séparer leur action comme socialistes de leur action comme citoyens. La fraction militante et non socialiste du parti républicain ne l'entendait pas ainsi : elle vit dans l'Internationale un merveilleux instrument pour préparer et accomplir la révolution et voulut l'utiliser. Déjà, elle s'était introduite dans l'institution directrice du mouvement coopératif, qui venait de naître ou plutôt de renaître à Paris.

Un écrivain, pas du tout ouvrier, se fit nommer par le Conseil central de Londres, représentant de l'association auprès de la presse française. C'était trop tôt démasquer ses projets et c'était, dans la forme, faire une injure gratuite aux correspondants, représentants officiels de l'association à Paris, qui, tous les trois, savaient tenir une plume ; ils l'ont prouvé depuis. Le groupe parisien résista, et ce fut la première lutte au nom de l'autonomie des groupes ; le représentant auprès de la presse française fut révoqué.

Cette première lutte qui avait tourné à l'avantage du groupe parisien, lui fut cependant presque aussi fatale que l'aurait été l'absorption immédiate par les politiciens. C'était l'époque où le prince Jérôme Napoléon commençait dans l'ombre le rôle qu'il a dessiné depuis au grand jour. Il avait des agents parmi les ouvriers, ces agents avaient dominé le groupe qui avait pris l'initiative de la délégation à l'Exposition de 1862. M. Tolain n'avait pas appartenu à ce groupe, mais il avait fait partie de la commission ouvrière ; l'accusation de *plonplonisme* avait rejailli sur lui. Lorsque, plus

tard, il quitta ce premier groupe pour entrer dans celui des *soixante*, puis dans celui de l'Internationale, il emporta l'accusation avec lui comme une tache indélébile, et la communiqua à tous ceux avec qui il fut ensuite en rapport. Aujourd'hui encore, quand certains individus se trouvent en face d'anciens membres du premier groupe de l'Internationale, et qu'ils ne savent quels arguments leur opposer ils les appellent *bonopartistes*, *césariens*. C'est mensonger, absurde, mais c'est reçu.

Le résultat naturel de cette première lutte dans laquelle les internationalistes parisiens réussirent à ne pas se laisser entraîner dans la politique, fut un redoublement d'accusations de *plonplonisme*; c'était au point que l'on n'était pas sûr soi-même de ne pas être un séïde du « César déclassé, » quoiqu'on ne l'eût jamais vu et qu'on le détestât cordialement.

Parmi les plus acharnés contre l'Internationale se trouvaient les membres de l'école *néo-hébertiste* qui reconnaissait pour chef M. Tridon et pour directeur M. Blanqui. Cette école se composait alors d'étudiants et de jeunes avocats ou médecins, pauvres et faméliques pour la plupart, quoique appartenant à la bourgeoisie. Ils voyaient dans l'Internationale un obstacle à leur propagande, qui, dans le passé et dans le présent, s'attaquait aussi bien aux républicains modérés qu'aux monarchistes de tous groupes et ne ménageait pas plus Robespierre, Danton, Marat et Camille Desmoulins que MM. Jules Simon, Jules Favre, Pelletan et Garnier-Pagès.

Leur système politique c'était celui de la force et de l'absolutisme; ils déclaraient hautement que les inquisiteurs Torquemada et Deza avaient eu raison dans les moyens et n'avaient eu tort que quant au but à atteindre. Ils se posaient en savants et en moralistes dans leur journal le *Candide*, qui vécut un mois.

Lors du premier congrès général de l'Internationale qui fut tenu à Genève, en 1866, une souscription fut faite parmi les hébertistes pour y envoyer des trouble-fête; parmi ceux-ci se trouvait l'avocat Protot qui, plus tard fut ministre de la justice sous la Commune; mais depuis, il s'était brouillé avec ses anciens amis et était passé aux socialistes, qui étaient en même temps les libéraux.

MM. Blanqui et Tridon se rendirent également à Genève, mais ils se tinrent à l'écart, se contentant de diriger leurs agents. Ceux-ci remplirent leur rôle à merveille. Ils vinrent répéter devant le congrès tout ce qu'ils disaient à Paris. Ils exaspérèrent tellement les membres genévois que ceux-ci, peu patients par nature, voulaient d'abord les jeter dehors, puis les assommer ou les précipiter dans le Rhône. Ce furent les Parisiens qui obtinrent qu'on les

laissât tranquilles. Avant de repartir, les hébertistes, pratiquant leur maxime de la souveraineté du but, adressèrent à un journal de Genève une lettre dans laquelle ils accusaient les Parisiens de tout ce que ceux-ci leur avaient épargné.

A ce premier congrès se trouvèrent en présence les deux éléments qui devaient lutter dans le sein de l'Internationale jusqu'à ce que le gouvernement impérial eût supprimé l'un d'eux. Ces éléments étaient d'une part les Français ou plutôt les Parisiens, mutuellistes ou subissant l'influence des mutuellistes, et de l'autre, tous les délégués des autres nations : Anglais, Allemands, Suisses, Belges, tous communistes à des degrés divers.

Le heurt eut lieu cette fois sur la question de la composition de l'association : les Parisiens, qui avaient une sorte de pressentiment de ce qui devait arriver, demandaient que l'association des ouvriers fût exclusivement composée d'ouvriers conformément à la déclaration du préambule : « que l'émancipation des « travailleurs doit être l'œuvre des travailleurs eux-mêmes. » Mais les délégués des autres pays repoussèrent cette proposition et il fut convenu que chaque pays procéderait comme il l'entendrait à cet égard. Les Parisiens, pour des causes diverses, n'eurent pas le courage de pratiquer leur principe, et c'est ainsi qu'ils acceptèrent ou firent venir dans leur association des hommes qui n'étaient pas ouvriers. A ce sujet, je dois dire que les appréciatons de certains journaux, sur ce point, ont été fort inexactes, pour ne pas dire déloyales. Les hommes qui n'appartenaient pas à la population ouvrière, et qui entrèrent dans l'Internationale, ne sauraient, avec aucune apparence de justice, être rendus solidaires des doctrines que professa plus tard cette association. Il est même de la plus simple loyauté de reconnaître qu'ils ne partageaient pas les idées que professait, dès cette époque, la majorité des membres. Ils virent une société qui se proposait l'étude d'un gros problème et sa solution par des moyens pacifiques, et ils ne crurent point faire mal en donnant des encouragements à cette société. Ils n'ont pas davantage de responsabilité pour son développement, car elle se fût fort bien développée sans eux.

J'ai dit que les Parisiens avaient eu comme un pressentiment de ce qui devait arriver. Ce fut en effet, grâce à la résolution du congrès de Genève, que l'Internationale put accueillir ou conserver dans son sein MM. Karl Marx et Bakounine, qui furent les principaux instruments de la déviation de l'association hors de son programme économique primitif. Il se produisit à cette occasion un phénomène qui se déduit parfaitement : Lorsque des hommes sont associés, plus il y a entre eux identité d'intérêts, plus ils sont

portés à s'occuper de questions spéciales — dans le cas dont nous nous occupons, de la question spéciale de la situation des ouvriers. — Si au contraire, il y a diversité de conditions et par suite d'intérêts, ils sont portés à s'occuper de questions générales, — c'est-à-dire toujours relativement à l'Internationale, de politique et de socialisme transcendant.

Un résultat curieux de cette même résolution de Genève, fut de permettre à un gentleman anglais, Cowel Stepney Esq., d'assister à tous les congrès jusqu'au jour de sa mort. Affligé d'une surdité complète, l'honorable gentleman dormait consciencieusement sur l'estrade. Il ne sortait de son somme que pour prononcer — malgré le millier de livres sterlings de rente dont il était pourvu — un discours des plus communistes; après quoi il se rendormait. Les journalistes parisiens l'avaient baptisé : « l'Anglais sourd, mais convaincu. »

Les congrès succédèrent aux congrès, et chaque année mit en présence les Parisiens mutuellistes et les étrangers et provinciaux français communistes. Chaque année aussi vit augmenter le nombre des délégués non ouvriers. A Bâle, en 1869, la proportion des « travailleurs de la pensée » était plus considérable que celle des travailleurs de la main.

A Bruxelles, en 1868, on vit aux prises M. César de Paepe, ouvrier typographe bruxellois, mais homme ayant fait ses classes et depuis devenu médecin, et M. Tolain. Malgré son talent de parole incontestable, ce dernier fut battu par son adversaire, qui n'était pas d'ailleurs à dédaigner comme orateur et penseur ingénieux. Il s'agissait de la question de la propriété du sol, M. Tolain, en sa qualité de proudhonnien, soutenait le régime de la propriété individuelle et même de la petite exploitation ; tandis que M. de Paepe préconisait la propriété collective et indivise, en un mot le communisme.

La cause de la défaite de M. Tolain fut que celui-ci ne voulut absolument pas expliquer et justifier la propriété, qu'il se bornait à considérer comme un fait; tandis que M. de Paepe, s'appuyant sur la non-création du sol — utilité gratuite — par l'homme, déniait à celui-ci le droit d'appropriation autrement que par collectivité. M. Tolain aurait pu invoquer le droit que crée le travail... Mais ce n'est point le moment d'aborder cette question.

A Bâle, l'année suivante, même lutte à un point de vue plus général. Nouveau triomphe des communistes, assistés cette fois des *collectivistes*, conduits par le russe Bakounine, le « barbare du Nord » ainsi qu'il se plaisait à s'appeler lui-même.

Ce même congrès de Bâle vota que le congrès de 1870 aurait lieu à Paris.

Mais, avant de terminer avec les congrès, revenons à Paris, où se passèrent des événements qui devaient exercer une énorme influence sur le développement ultérieur de l'association.

En 1865, le groupe parisien fonda un petit journal ouvrier intitulé : la *Tribune ouvrière*, feuille non politique et ne traitant pas d'économie sociale. — Il eût fallu pour cela déposer un cautionnement et obtenir une autorisation, qu'on eût peut-être obtenue, mais qu'on ne songea pas à demander. — Le journal réussit, mais fut saisi à son quatrième numéro; officiellement pour un article sur une grève au XVe siècle, en réalité pour une note annonçant que le personnel de la *Tribune ouvrière* allait aborder les questions économiques dans l'*Avenir National*, journal républicain, dont l'hospitalité fut d'ailleurs précaire. Une contravention en matière de presse, cela était alors réglé ; la 6e chambre condamnait à un mois de prison et cent francs d'amende. Ce fut ce qu'obtint le gérant Ch. Limousin.

Vers cette même époque, un groupe d'ouvriers recevait l'hospitalité dans le *Pays* que dirigeait M. Grandguillot, ce journal était alors aussi bonapartiste qu'aujourd'hui.

Le gouvernement impérial, avec qui l'on accusait le groupe parisien de l'Internationale d'être de connivence, aurait bien voulu qu'il en fût ainsi. A la suite du Congrès de Lausanne (1867), il refusa de laisser entrer les exemplaires imprimés du rapport de la branche parisienne. M. de Saint-Paul, alors secrétaire général du ministère de l'intérieur, déclara au délégué qui lui fut envoyé que, si l'on voulait insérer dans le rapport une phrase élogieuse pour le gouvernement de l'empereur, l'interdiction serait levée. Cette concession fut refusée.

Cependant, le diapason politique montait, les accusations contre l'Internationale continuaient de plus belle. Entraînés par le désir de faire cesser ces accusations, et aussi par leur sentiment foncièrement républicain, les internationalistes parisiens voulurent donner des gages aux purs politicens; ils prirent part à l'agitation.

Vers le moment de l'exposition de 1867, se constituait un nouveau groupe, se proposant de faire nommer des délégués des corporations parisiennes pour visiter cette exposition et faire des rapports.

Le gouvernement, espérant sans doute trouver là un élément plus docile, le favorisa par l'intermédiaire de la commission impériale. Une somme de 20,000 francs fut allouée à cette commission,

une salle fut mise à sa disposition dans une école communale du passage Raoul. La commission ouvrière continua ses délibérations longtemps après la clôture de l'Exposition et l'impression des rapports, — aux frais de la commission impériale. — Le *Siècle* annonça un jour que M. Pinard, ministre de l'intérieur, avait assisté à une séance, et le fait ne fut pas démenti, quoique la commission eût, à ce sujet, publié une note comminatoire. M. de Forcade la Roquette, ministre de l'agriculture et du commerce, recevait une délégation de quarante membres, entendait les doléances des ouvriers et parlait de la constitution d'une commission mixte, composée d'ouvriers et de conseillers d'État. Le résultat de cette démarche fut un rapport approuvé par l'empereur tendant à accorder la tolérance aux syndicats corporatifs des ouvriers et à ceux des patrons ; puis l'abrogation de l'article 1781 du Code civil, en vertu duquel le patron était cru sur parole en cas de contestation avec un ouvrier ; enfin, l'abrogation du livret, cette mise sous la surveillance de la haute police de toute une catégorie de citoyens. comme disait, vers 1846, à un député, un ouvrier typographe, M. Leneveux.

Le gouvernement tenait une conduite toute différente à l'égard de l'Internationale. Une descente fut opérée au siége du bureau parisien et aux domiciles de ses membres, une poursuite pour *association secrète publique* fut commencée. Elle se transforma en prévention d'association illégale. Devant le tribunal, M. Lepelletier, organe du ministère public, reconnut la parfaite honorabilité, l'intelligence de tous les prévenus. Ils furent condamnés à 100 francs d'amende chacun, et la dissolution de l'Association fut prononcée. Un nouveau bureau, formé pendant le laps de temps entre la poursuite et le jugement, fut également poursuivi ; chacun des membres fut condamné à 100 francs d'amende et à trois mois de prison. Dans l'un et l'autre procès les prévenus se défendirent eux-mêmes; si l'on peut appeler se défendre une affirmation énergique de leurs idées.

Dans le premier bureau l'élément mutuelliste dominait ; dans le second, ce fut l'élément communiste auquel appartenait Eugène Varlin.

En prison, les membres du second bureau firent connaissance intime avec des hébertistes condamnés pour l'affaire du café de la Renaissance et avec le général franco-américain Cluseret. Cette circonstance ne fut peut-être pas sans influence sur le rôle que jouèrent plus tard dans la Commune quelques-uns de ces hommes.

L'Internationale dissoute, ses anciens membres se rejetèrent sur es réunions du passage Raoul, où ils ne tardèrent pas à acquérir

une influence due à leur instruction plus étendue que celle des premiers directeurs et à leur plus grande facilité de parole. Ils travaillèrent à la constitution des « Sociétés de résistance » déguisées ou non sous le nom des syndicats, puis à la constitution d'une fédération des syndicats ou organisation générale des grèves qui sévissaient alors comme une épidémie. Ce comité fédéral, comme il arrive toujours, loin d'augmenter le nombre des grèves, le diminua au contraire ; mais il assura beaucoup plus de chances de succès à celles qu'il consentit à soutenir.

Vers 1869, Varlin allié aux hommes politiques entreprit de reconstituer l'Internationale. Ce fut cette fois une Association purement politique, poursuivant un but révolutionnaire sous les apparences d'une prédication communiste des plus vagues. Très-peu des anciens membres entrèrent dans la nouvelle Société ; en revanche ils appartenaient presque tous aux groupes syndicaux, qui correspondaient beaucoup mieux à leurs aspirations même que leur ancienne Société. Ces groupes syndicaux, quoique non affiliés à l'Internationale, se firent représenter aux congrès de Bruxelles et de Bâle, ce que ne firent pas les groupes internationaux pour ce dernier congrès.

Au fond, les idées de la nouvelle Internationale parisienne cadraient beaucoup mieux que celles de l'ancienne avec les opinions communistes, collectivistes et révolutionnaires des meneurs de l'Association à l'étranger.

Lorsque vint la guerre, l'Internationale, qui comptait alors dans son sein presque tous ses anciens ennemis, organisa des manifestations pacifiques. Au moment de l'investissement de Paris, anciens et nouveaux membres réunis lancèrent un appel aux travailleurs allemands qui se trouvaient dans l'armée assiégeante.

Pendant le siége, la fédération ouvrière ne tint plus de séance ; au sein de l'Internationale, il se fit un partage; les hommes qui n'y étaient entrés que pour arriver à la révolution se retirèrent en fait, et il ne resta que ceux qui avaient, au moins, des tendances socialistes. Lors des élections de 1871, l'Internationale plus puissante qu'elle n'avait jamais été fit nommer M. Malon, et n'appuya que de mauvaise grâce ou n'appuya pas M. Tolain, qui eut trente mille voix de moins que M. Malon, quoique homme d'une bien autre valeur.

Pendant l'insurrection, l'Internationale joua un rôle assez effacé, quoiqu'elle ait eu plusieurs fois des velléités de renverser la Commune et de soutenir ceux de ses membres qui formaient la minorité fédéraliste et libérale (relativement) de cette assemblée révolutionnaire.

Après la fin de l'insurrection, les Internationaux de l'extérieur envoyèrent à Paris des affidés qui firent partir un grand nombre de gens compromis, presque tous les chefs de la Commune. Ils furent reçus à bras ouverts partout. Mais, en beaucoup d'endroits, leurs allures hautaines, leur ton de supériorité ne tardèrent pas à aliéner les sympathies à beaucoup d'entre eux. Ils furent, en outre, d'ardentes recrues pour les deux groupes qui se disputaient la prépondérance et dont je vais parler.

Puis vint la loi Dufaure, et tout fut fini en France pour l'Internationale.

Pour compléter, j'ajouterai que pendant la période de réunion publique qui marqua la fin de l'Empire, les anciens Internationaux prirent une part active aux discussions, et qu'après s'être un instant entendus avec les communistes contre les économistes, ils ne tardèrent pas à se trouver avec eux en état d'hostilité violente.

II

Passons maintenant à l'étranger :

En 1867 se constitua la Ligue internationale de la Paix et de la Liberté. C'était le moment où le besoin d'un détente libérale se faisait sentir dans toute l'Europe ; les hommes politiques qui ne pouvaient pas parler chez eux, les proscrits, volontaires et autres, se donnaient rendez-vous sur la terre libre de Suisse, et là prononçaient de grands discours. Le premier congrès de la Ligue de la Paix et de la Liberté se réunit à Genève en 1867, et fut présidé par Garibaldi, le second à Berne, en 1868, le troisième à Lausanne en 1869 et fut présidé par Victor Hugo.

Quelques jours avant la réunion du congrès de Berne, en 1868, les organisateurs adressèrent une proposition d'alliance au congrès de l'Internationale réuni à Bruxelles. Les membres de celui-ci, qui venaient d'obtenir un véritable succès, repoussèrent dédaigneusement la proposition et invitèrent la Ligue si elle voulait travailler à l'émancipation du prolétariat à se dissoudre, et ses membres à se faire recevoir dans l'Internationale.

Cette proposition fut soutenue à Berne, par le réfugié russe M. Bakounine. Après une discussion des plus violentes, lui et ses amis pour la plupart jeunes bourgeois, battus par la majorité bourgeoise du congrès, se retirèrent bruyamment, après des déclarations d'un communisme (ou collectivisme) échevelé et de haine furibonde contre la société.

Quelques jours après, ils fondaient une nouvelle Association appelée *Alliance internationale de la démocratie socialiste*, laquelle se

déclarait branche de l'Association internationale des travailleurs, mais avait son programme spécial, ses statuts spéciaux, ses sections particulières et jusqu'à ses congrès à elle, réunis en même temps que ceux de l'Internationale et dans la même ville. C'était tout simplement une tentative de substitution. Ce fut comme membre de l'Alliance, dont le conseil général siégeait à Genève, que le « barbare du Nord », M. Bakounine, assista au congrès de Bâle. Il était en même temps délégué des ouvrières ovalistes de Lyon et des pêcheurs napolitains. Ses amis et disciples Albert Richard et Caporusso lui avaient apporté les mandats. Son influence fut prépondérante. Cette influence s'explique d'ailleurs parfaitement : très-insinuant, très-instruit, parlant toutes les langues européennes, possédant à merveille le langage passionné qui enlève les ignorants et les foules, il devait captiver cette assemblée.

Ce sont les déclarations des statuts de l'Alliance de la démocratie socialiste que l'on a le plus reprochées à l'Internationale, qui n'en pouvait mais, et qui a d'ailleurs assez de ses propres fautes.

Les passages principaux des statuts de l'Alliance sont les suivants :

« 1° L'Alliance se déclare athée ; elle veut l'abolition des cultes, la substitution de la science à la foi, et de la justice humaine à la jutice divine.

« 2° Elle veut, avant tout, l'égalisation politique, économique et sociale des classes et des individus des deux sexes, en commençant par l'abolition du droit d'héritage, afin qu'à l'avenir, la jouissance soit égale à la production de chacun, et que, conformément à la décision prise par le dernier congrès des ouvriers à Bruxelles, la terre, les instruments de travail, comme tout autre capital, devenant la propriété collective de la société tout entière, ne puissent être utilisés que par les travailleurs, c'est-à-dire par les associations agricoles et industrielles.

(Utilisés veut dire ne puissent donner de profit qu'aux associations ouvrières.)

« 5° Elle reconnaît que tous les États politiques et autoritaires actuellement existants, se réduisant de plus en plus aux simples fonctions administratives des services publics dans leurs pays respectifs, *devront disparaître* dans l'union universelle des libres Associations, tant agricoles qu'industrielles.

« 6° La question sociale ne pouvant trouver sa solution définitive et réelle que sur la base de la solidarité internationale ou universelle des travailleurs de tous les pays, l'*Alliance* repousse toute

politique *fondée sur le soi-disant patriotisme et sur la rivalité des nations.* »

Ce n'était encore là que la partie de son programme que M. Bakounine voulait rendre publique; des notions plus étendues étaient enseignées aux initiés. Les points de cet enseignement ont été publiés par l'ennemi de M. Bakounine, M. Karl Marx, dans un petit volume édité à Londres et fort curieux. M. Bakounine se tient sur la réservé avec les occidentaux, ce n'est qu'avec les Russes qu'il se livre. Dans un article publié dans un journal intitulé le *Jugement populaire*, qui paraissait à Genève, il disait en 1869 :

« La fin de l'ordre social actuel, et le renouvellement de la vie à « l'aide de nouveaux principes ne peuvent aboutir que par la con- « centration de tous les pouvoirs entre les mains de notre comité, « *et la proclamation du travail physique obligatoire pour tous...* »

« Pendant la durée d'un certain nombre de jours fixé pour le « changement révolutionnaire *et les désordres qui s'ensuivent inévi- « tablement*, chaque individu devra entrer dans tel ou tel *artel* (as- « sociation ouvrière) à son choix... Tous ceux qui seraient restés « isolés et ne se seraient pas rattachés à des groupes d'ouvriers, « sans raison suffisante, n'auront aucun accès *ni aux marmites « communes, ni aux dortoirs communs*, ni à n'importe quel édifice « destiné à la satisfaction des différents besoins des frères travail- « leurs, ou qui renfermeraient des produits, des matériaux ou des « outils réservés aux branches de la société ouvrière établie; en un « mot, celui qui, sans raison suffiante, n'aura pas adhéré à un artel, « reste *sans moyens d'existence. Toutes les routes, tous les moyens de « communications lui sont fermés;* il ne lui reste d'autre issue que le « travail ou la mort. »

Vient ensuite le catéchisme révolutionnaire rédigé par Bakounine et dont était détenteur Netchaïef, son disciple, dont le jugement fit du bruit il y a quelques années. Comme on va le voir, M. Bakounine était digne de s'entendre avec les hébertistes, qui approuvaient les procédés de l'Inquisition. Lui, il s'approprie la fameuse devise *perindè cadaver*. Voici en effet ce que contient le catéchisme révotutionnaire :

« § 1. — Le révolutionnaire est un homme voué. Il n'a ni intérêts personnels, ni sentiments, ni attachements, ni propriétés, ni même un nom. Tout en lui est absorbé par un seul intérêt exclusif, une seule pensée, une seule passion : la révolution. »

« § 2. — Dans la profondeur de son être, non-seulement en paroles, mais de fait, il a brisé tout lien avec l'ordre civil et avec le monde civilisé tout entier, *avec les lois*, les convenances, *avec la moralité* et les conventions généralement reconnues dans ce monde. Il

en est l'ennemi implacable, et s'il continue à vivre dans ce monde, ce n'est que pour le détruire plus sûrement.

« § 3. — Un révolutionnaire méprise tout doctrinarisme et renonce à la science de ce monde, la laissant pour les générations futures. Il ne connaît qu'une seule science, la destruction. Pour cela, et rien que pour cela, il étudie la mécanique, la physique, la chimie et peut-être la médecine. Dans le même but, il étudie jour et nuit la science vivante : les hommes, les caractères, les positions et toutes les conditions de l'ordre social actuel dans toutes les sphères possibles. Le but reste le même, la destruction la plus prompte et la plus sûre de cet ordre ordurier (Poganyi).»

Il faut se borner, car ce volume entier serait rempli des folies hideuses ainsi accumulées les unes sur les autres depuis celle où il est déclaré que « l'Association emploiera tous ses moyens et toutes ses forces pour agrandir et augmenter les maux et les malheurs qui doivent enfin user la patience du peuple et l'exciter à un soulèvement en masse » jusqu'au passage où il est dit : « Nous devons nous unir au monde aventurier des brigands, qui sont les véritables et uniques révolutionnaires de la Russie. »

La même opinion relative aux brigands est répétée dans l'appel aux étudiants russes : « Suivant la voie que nous a tracée le gouvernement qui nous a chassés des académies, jetons-nous, frères, tous ensemble, dans le peuple, dans le mouvement populaire, dans l'émeute des brigands et des paysans... »

C'est le même parti politico-socialiste ou, pour le nommer par son nom, le parti *nihiliste*, dont M. Bakounine est le grand maître, qui disait dans un manifeste aux paysans : «Leurs villes sont si bien fortifiées qu'il nous est impossible de les attaquer à moins de lancer sur elles le *coq rouge* (l'incendie). »

Dans le programe de l'Alliance internationale socialiste secrète, on lit : « Le but de la révolution ne peut être que : *a*) la démolition de toutes les puissances et de tous les pouvoirs religieux, monarchiques, aristocratiques et bourgeois en Europe. Par conséquent, la destruction de tous les États actuellement existants avec toutes leurs institutions politiques, juridiques, bureaucratiques et financières. *b*) La reconstitution d'une nouvelle société sur l'unique base du travail librement associé, » (on a vu plus haut quelle étrange liberté ce serait) « prenant pour point de départ la propriété collective, l'égalité et la justice. »

Dans le programme des *frères internationaux*, seconde société secrète au sein d'une première également secrète, il est dit : « Nous comprenons la révolution dans le sens du déchaînement de ce qu'on

appelle les mauvaises passions et de la destruction de ce qui, dans la même langue, s'appelle « l'ordre public. »

« Nous ne craignons pas, nous invoquons l'anarchie... »

« La révolution, telle que nous l'entendons, devra dès le premier jour, détruire radicalement et complètement l'État et toutes les institutions de l'État, les conséquences naturelles et nécessaires de cette destruction seront : *a*) la banqueroute de l'État ; *b*) la cessation du payement des dettes privées par l'intervention de l'État, en laissant à chaque débiteur le droit de payer les siennes s'il le veut ; *c*) la cessation des payements de tout impôt et du prélèvement de toutes les contributions, soit directes, soit indirectes; *d*) la dissolution de l'armée, de la magistrature et de la bureaucratie, de la police et des prêtres; *e*) l'abolition de la justice officielle, la suspension de tout ce qui juridiquement s'appelait droits et de l'exercice de ces droits. Par conséquent, abolition et *auto-da-fé* de tous les titres de propriété, actes d'héritage, de vente, de donation, de tous les procès — de toute la paperasse juridique et civile en un mot. Partout et en toute chose, le fait révolutionnaire au lieu du droit créé et garanti par l'État ; *f*) la confiscation de tous les capitaux productifs, et instruments de travail au profit des associations de travailleurs, qui devront les faire produire collectivement ; *g*) la confiscation de toutes les propriétés de l'Église et de l'État, aussi bien que des métaux précieux des individus au profit de l'alliance fédérative de toutes les associations ouvrières, alliance qui constituera la Commune. En retour des biens confisqués, la Commune donnera le strict nécessaire à tous les individus ainsi dépouillés, qui pourront plus tard, par leur propre travail gagner davantage s'ils le peuvent et s'ils le veulent. »

Et quel est l'homme qui tient un semblable langage ? Est-ce un malheureux qui n'a connu de la société que ses rigueurs ? est-ce même un de ces brigands dont il est fait l'éloge ? Non, c'est un gentilhomme russe, — et qui est fier de l'être, — c'est un homme instruit dans une université allemande, parlant quatre ou cinq langues.

Cette circonstance me semble révéler deux phénomènes sur lesquels je me permets d'appeler l'attention des économistes. Le premier de ces phénomènes, c'est que les idées de bouleversement complet des sociétés, de transformation radicale dans lesquelles versent si souvent les populations ouvrières, ne proviennent pas pas d'elles ; elles leur sont insufflées par des hommes appartenant aux classes instruites et quelquefois riches de la société. Toute l'histoire de l'Internationale est contenue dans ce phénomène.

Le second phénomène qui me semble résulter de l'émission des

doctrines de M. Bakounine, c'est que, pour les races, il en est de même que pour les individus et que la transformation ne se fait pas du soir au lendemain. Les Russes ont beau recevoir une éducation en tout semblable à celle des occidentaux, il leur reste un fond de barbarie qui ne peut disparaître qu'avec le temps. Quel individu originaire de la vieille Europe oserait formuler des doctrines semblables à celles que je viens de résumer, et cela au nom du *progrès social?*

Maintenant, quel jugement porter sur l'homme en lui-même? Est-ce un fou féroce ou est-ce simplement un patriote panslaviste, travaillant à disloquer tous les peuples de l'Europe occidentale pour les livrer ensuite sans défense à la conquête moscovite?

III

Mais reprenons notre historique. La formation de l'Alliance fit surgir au grand jour une influence qui était jusqu'alors restée dans l'ombre, celle de M. Karl Marx, correspondant pour l'Allemagne au sein du Conseil général.

M. Karl Marx n'est pas une figure moins curieuse, quoique plus correcte, que celle de M. Bakounine. Israélite, élève des universités de Bonn et de Berlin, ancien disciple d'Hegel, journaliste à Cologne, puis à Paris jusqu'en 1848 dans *La Réforme*, retourné en Allemagne, puis de nouveau proscrit à la suite des événements politiques, expulsé de France et finalement réfugié à Londres; voilà l'histoire rapide de l'homme. Au point de vue des idées, M. Karl Marx est le véritable créateur du socialisme, ou plutôt du communisme allemand. Lasalle, vers 1860, n'a fait que reprendre les idées émises par M. Karl Marx en 1848 et avant.

Le système Lasallien ou Marxiste consiste dans la main mise par l'État sur toutes les terres, sur tous les instruments de travail, sur tous les capitaux et leur exploitation par un procédé non indiqué. Ce système diffère de celui de M. Bakounine, en ce sens que ce dernier veut détruire l'État et ne veut laisser subsister que la Commune, qui jouerait alors le rôle de l'État dans le système allemand. Une conséquence de cette divergence, c'est que M. Bakounine veut détruire les États politiques, tandis que M. Karl Marx veut les conserver, s'en emparer, et leur faire décréter l'application de son système.

M. Karl Marx avait diverses raisons de détester M. Bakounine : d'une part la concurrence de système, de l'autre la vieille hostilité de l'Allemand et de l'Israélite contre le Russe, *et vice versa*. Il comprit d'un coup le système que se proposait d'employer

son adversaire, aussi fit-il refuser l'admission de l'Alliance dans l'Internationale. Après diverses péripéties, M. Bakounine feignit de se soumettre et de ne constituer que des sections de l'Internationale. Mais il s'était borné à faire de sa société publique une société secrète, qui se répandit en Espagne et en Italie, et y remplaça ou y fonda l'Internationale, qu'elle disait officiellement être. Il importe, en effet, de bien se pénétrer de cette circonstance, si l'on veut comprendre les événements : l'Internationale en Espagne et en Italie, ce n'est pas l'Internationale, c'est l'Alliance.

La feinte soumission de M. Bakounine ne trompa pas M. Karl Marx, et la lutte continua d'abord sourdement, puis au grand jour. Cette lutte, combinée avec l'impression produite par les événements de Paris dans le monde entier, eut pour conséquences, d'une part, de détourner de l'Internationale l'élément purement ouvrier poursuivant simplement l'amélioration de son sort, et, d'autre part, de partager les restes de l'Association en deux fractions ennemies. La première, celle de M. Karl Marx, devenu le chef avéré du Conseil général de Londres, se composait de la fédération anglaise, diminuée des hommes importants du parti ouvrier, de la fédération allemande ou parti démocrate-socialiste, des ouvriers allemands suisses, des Génevois et des Américains, plus ou moins allemands. La fraction dissidente, dite « anti-autoritaire » parce qu'elle luttait contre le Conseil général, était formée des Suisses du Jura bernois, des Belges, des Italiens et des Espagnols.

Ce fut dans ces conditions que le Conseil général convoqua le cinquième Congrès général. Choisissant habilement son terrain, M. Karl Marx le fit tenir en Hollande, à La Haye. Cette ville avait pour lui l'inappréciable avantage d'être à proximité de l'Angleterre et de l'Allemagne, et horriblement éloignée de l'Italie et de l'Espagne. Si l'on tient compte de cette circonstance que l'Internationale, quoi qu'on en ait pu dire, a toujours été excessivement pauvre, il en résultait une impossibilité presque absolue pour les *Alliancistes* de se faire représenter. Néanmoins, il vint quatre Espagnols, un Français, deux Jurassiens et pas mal de Belges.

De son côté, M. Karl Marx avait battu le ban et l'arrière-ban, il vint des délégués de Pesth, de New-York, dont l'un fut Dereure, l'ancien membre de la Commune. Les Allemands furent nombreux, et de nombreux mandats en blanc reçus de divers pays permirent de faire des délégués avec plusieurs ex-membres de la Commune enrôlés sous le drapeau de M. Karl Marx, principalement d'anciens blanquistes. Enfin, M. Karl Marx vint lui-même pour diriger la bataille, tandis que M. Bakounine était retenu en Suisse par l'impossibilite de traverser l'Allemagne, où il était condamné, et la France,

où on l'eût arrêté pour sa participation à la Commune de Lyon. Il fut, à cette occasion, maître du pouvoir pendant deux heures, et en profita pour lancer deux décrets : l'un abolissant l'Etat, l'autre supprimant la propriété individuelle.

La lutte fut chaude à La Haye, les meilleurs combattants des deux partis étaient en présence. M. Karl Marx l'emporta et fit prononcer l'expulsion de M. Bakounine et de ses disciples : MM. Guillaume et Malon, ce dernier ancien membre de la Commune.

Cette victoire fut due au concours de l'élément blanquiste communard; M. Karl Marx, qui n'entendait pas plus se laisser absorber par ses alliés que par ses ennemis, parvint à battre les premiers après les seconds. Il fit décider, par la majorité qui se constitua après le départ des *bakounistes*, que le Conseil général serait transféré à New-York; ce fut lui qui en désigna les membres. Les blanquistes virent ainsi leur échapper la puissance qu'ils avaient un instant cru tenir en leurs mains, et se retirèrent furieux.

Ce Congrès fut troublé par le peuple de La Haye, qui, soit qu'on l'eût excité, soit que ces discussions en français sur des questions qui ne l'intéressaient pas l'irritassent, se montra peu sympathique. Dans une séance publique où M. Vaillant, ex-membre de la Commune, avait déclaré qu'il « fallait courber les classes possédantes sous le joug du prolétariat en armes, » le prolétariat qui formait l'auditoire fit une manifestation qui amena tous ces *ochlocrates* à fuir par une porte de dégagement.

Rentrés chez eux, les délégués du parti battu poussèrent des clameurs effroyables. Ils tinrent une première réunion à Bruxelles, puis un contre-congrès à Saint-Imier, dans le Jura bernois : des délégués italiens y assistèrent.

Pendant l'année 1872-1873, la lutte continua avec une ardeur nouvelle; le Conseil général de New-York, sur les indications de M. Karl Marx, son représentant en Europe, prononça la dissolution de la fédération Jurassienne, qui n'en resta pas moins constituée et en rapport avec les autres du même parti.

Le Conseil général ayant choisi Genève pour lieu de réunion du congrès de 1873, mais ne s'étant pas conformé à un article des règlements généraux qui fixent la réunion au premier lundi de septembre, les « anti-autoritaires » en profitèrent pour convoquer un autre congrès dans la même ville, mais à la date réglementaire. On put lire simultanément sur les murs de Genève des affiches annonçant l'ouverture de deux congrès de l'Internationale, l'un dans une brasserie, l'autre dans une autre, à 500 pas de distance.

Les deux congrès furent ternes et incolores l'un et l'autre. Dans

le premier, on discuta pour déterminer cette question d'une importance sans doute capitale : « l'anarchie est-elle un but ou un moyen? » Dans le second, se produisirent les prodromes d'une nouvelle scission : les Genevois se heurtèrent aux Allemands qui composaient l'élément étranger. Les premiers tinrent un langage modéré, ils demandèrent qu'on réformât la société au lieu de la renverser; ils déclarèrent qu'ils ne voulaient pas constituer le prolétariat en une classe oppressive des classes actuellement dirigeantes, qu'ils ne conseillaient pas aux ouvriers de se désintéresser de la politique, mais qu'ils étaient d'avis que, dans les sociétés ouvrières, on devait s'occuper des questions intéressant les ouvriers en tant qu'ouvriers et que, dans les sociétés politiques, on devait s'occuper des questions intéressant les citoyens sans distinction de conditions. Les Allemands, eux, les Suisses aussi bien que les sujets de l'empereur Guillaume, soutinrent le programme *marxiste*.

De cette opposition il résulta que sur les ordres de M. Karl Marx, tenu au courant de ce qui se passait, le congrès au lieu de fixer le siége du conseil général à Genève, ainsi qu'on s'y attendait, ce qui faisait espérer aux Genevois de changer la ligne de l'Association, le maintint à New-York.

Ce même congrès décida que les congrès n'auraient plus lieu que tous les deux ans.

Les « anti-autoritaires » de leur côté avaient choisi Bruxelles pour leur prochaine réunion et supprimé le conseil général. On se borna à charger le conseil fédéral d'un pays d'être le centre de correspondance : ce fut naturellement le conseil fédéral belge.

Le congrès des « anti-autoritaires» eut plus d'attrait de curiosité que celui des « autoritaires ; » d'une part il compta plusieurs ex-membres de la Commune; de l'autre, on y vit, dans le public, des étudiantes russes de Zurich. Ces jeunes filles, vêtues de la façon la plus masculine possible, s'étudiant à supprimer chez elles tous les côtés gracieux des allures féminines, fumant leur cigarette ; quelques-unes, les *nihilistes* probablement, portant cheveux courts et lunettes bleues.

Un meeting public mit en présence les deux groupes. Les réfugiés de la Commune, qui n'ont pas eu le talent de se faire aimer par les Genevois, qui cependant d'abord les avaient fort bien reçus, y furent fort maltraités. On lava en public pas mal de linge sale internationaliste.

A la suite de ces congrès se constitua à Genève une nouvelle association internationale de travailleurs, qui prit le nom de *Ligue universelle des corporations ouvrières*. Je me bornerai à indiquer un

point de son programme qui établit nettement la différence entre eux et leurs prédécesseurs. Le voici :

« Jusqu'à ce jour, on s'était proposé, non l'émancipation de la classe des travailleurs au sein de la société moderne, mais la destruction de cette société et son remplacement par une nouvelle organisation politique et économique des peuples. *C'est là qu'a été* l'erreur. »

Cela indique un esprit tout à fait nouveau ; reste à voir les résultats qui sortiront de cette tentative.

Les internationalistes « anti-autoritaires » ont tenu, ainsi qu'ils l'avaient décidé, leur congrès à Bruxelles, l'année dernière. La principale question traitée a été celle de « l'organisation des pouvoirs publics dans la société future. » C'est toujours, comme on voit, le procédé critiqué par les *ligueurs* de Genève. Les discussions ont eu des côtés intéressants, en ce sens qu'ils permettent de juger de l'état d'esprit des meneurs de ce qui n'est plus qu'un débris, mais un débris encore imposant. J'en ferai l'objet d'un prochain article.

IV

Si, en terminant, le lecteur veut bien me permettre d'exprimer une opinion personnelle, je dirai : L'évolution économique des sociétés a amené la solidarité des capitalistes d'une part, et des travailleurs de l'autre. Tout le secret de la persistance vitale de l'Internationale vient de ce qu'elle personnifie, tant bien que mal, plus mal que bien, le second de ces intérêts, et qu'elle est seule à le personnifier. D'autre part, les mesures prises par divers gouvernements contre elle lui ont donné l'attrait du fruit défendu, en même temps que le prestige du *Deus ex machina*, mystérieux et vengeur.

Ce qui prouve que telle est bien la situation, c'est qu'en Angleterre, où le mouvement ouvrier existe depuis des années, et où l'Internationale a toujours été laissée tranquille, tous les chefs du parti ouvrier, les Odger, Howell, Applegarth, Cremer, Mottershead et autres, se sont retirés lorsque l'Association a versé dans l'utopie. Les ouvriers anglais sont communistes en théorie, parce que, sans doute, ils font rarement de la théorie, mais, en pratique, ils ont grand soin de mettre leurs théories de côté. C'est illogique, sans doute, mais c'est ainsi.

En résumé, l'Internationale a été et est l'instrument dont se sont se sont servis et se servent des rêveurs et des ambitieux non ouvriers pour tenter l'application de leurs systèmes *à priori* ou escalader le pouvoir. L'absence de liberté de discussion assure leur influence sur les populations ouvrières.

CHARLES M. LIMOUSIN.

REVUE DES PRINCIPALES PUBLICATIONS ÉCONOMIQUES DE L'ÉTRANGER

SOMMAIRE. *Journal of social science* des États-Unis : Les commencements de la Société des sciences sociales. — Le fonds des salaires. — De l'administration municipale : les grandes et les petites communes; comment la puissance publique se répartit entre la confédération, l'Etat et la commune. — L'enseignement supérieur des femmes et les écoles mixtes. — L'internationale. — La coalition des socialistes et des démocrates. — La règle du travail socialiste. — Les *desiderata* d'une bonne administration financière. — Les fermiers et les chemins de fer. — La représentation des professions. — L'histoire des partis. — La lutte jusqu'au couteau. — Les objections. = *Journal of the statistical society* de Londres : Le taux de la mortalité et l'état sanitaire. — Les autres causes qui influent sur la mortalité. — *Annalen des deutschen Reichs.* — Les lois économiques et les vues surannées. — L'individu et la société. — L'Etat et la société. — Le caractère économique et le principe légal de la propriété. — L'impôt-ciment. = Les publications du *Congrès de lapolitique sociale* : l'impôt progressif. — L'impôt sur les produits. — L'impôt proportionnel aux services rendus par l'Etat et l'impôt selon les facultés du contribuable. — L'impôt sur le revenu qui n'existe pas. — La progression est un pis-aller, mais aussi un danger. = La *participation des ouvriers aux bénéfices des patrons :* la théorie et la pratique. — Le taux des bénéfices des fabricants. — L'offre du patron et la demande de l'ouvrier. — La participation et la restitution. = *Arbeiterfreund.* — L'enquête de M. Bœhmert. — Les primes et la participation. = Le *Bremer Handelsblatt :* Statistique postale comparée.— Les naufrages et la disette des matelots.

Commençons par *introduire* un nouveau-venu, le *Journal of social science*, de l'association américaine de ce nom. Fondée en 1865 en imitation d'une société européenne, la réunion américaine s'est d'abord contentée de discours, mais elle s'est bientôt souvenue du proverbe : *verba volant*, *scripta manent*, et elle s'est mise à imprimer. D'abord elle publia très-peu, ensuite un peu plus, et actuellement davantage, car si, jusqu'en 1873, on n'a publié qu'un annuaire, en 1874 deux fascicules ont paru, et l'on semble se disposer à créer une revue trimestrielle.

Nous avons la collection sous les yeux, mais l'espace ne nous permet pas de parler de tout. Nous nous bornerons donc à rendre compte des trois derniers fascicules (1873 et 1874). Dans le fascicule de 1873, nous retrouvons l'article de M. Francis A. Walker, le directeur du recensement de 1870, que nous avons déjà eu l'occasion de citer dans le *Journal des Économistes* du mois dernier. Nous avons lu, depuis, un autre travail du même auteur, intitulé :

The wage-fund theory (la théorie du fond des salaires), travail qui place M. Francis A. Walker à un rang distingué parmi les économistes. M. Francis Walker (1) n'admet pas que les salaires soient pris sur le capital acquis, il croit qu'il est fourni par la production, car une certaine partie du travail est payée sur les produits non encore réalisés. Il existe, en effet, des exemples aux États-Unis, et même ailleurs où l'ouvrier travaille tout le long de l'année pour le logement et la nourriture, et ne reçoit le salaire en numéraire que lors de la vente des produits. Cet article a des parties remarquables, mais il soulève des objections. Ainsi, l'ouvrier qui travaille à crédit a des avances, donc un capital. La dépense pour l'entretien fait partie du capital circulant.Du reste, il ne faut pas prendre dans un sens trop strict des propositions théoriques, comme le fond des salaires, mais, dans une assez forte mesure, il est vrai que la quantité de travail possible dépend de l'étendue des capitaux disponibles.

Revenons au *Journal of social science*. Dès le premier article, nous nous sentons dans un monde nouveau. Cet article, dû à M. Dorman B. Eaton, est intitulé : *De l'administration municipale*. L'auteur ne croit pas nécessaire de s'occuper des villages. Dans ces petites localités, on se connaît ; tout le monde, « le pasteur et le médecin, le cordonnier et la blanchisseuse savent en quoi consistent les fonctions des autorités locales et comment elles sont remplies, » et critiquent à l'envi toute faute commise. On peut donc en toute tranquillité d'esprit laisser les villages élire leurs « officiers. » Il n'en est pas de même dans les villes, et d'autant moins que la ville est plus grande. Dans les grandes villes, l'esprit de parti se mêle des élections, les choix sont le plus souvent détestables, les élus ignorent les éléments mêmes de l'administration municipale, ils abusent de leurs pouvoirs pour remplir leurs poches et celles de leurs amis, et négligent les intérêts de la communauté. Nous abrégeons et atténuons les reproches. Les moyens indiqués pour réformer les abus du régime actuel consistent à peu près en ceci : au lieu de donner à chaque ville sa charte particulière, faire une loi générale pour toutes les (grandes) communes de l'État ; établir un système électoral qui garantisse la pureté des élections en assurant en même temps une représentation aux minorités ; n'admettre les employés qu'après examen et les garder aussi longtemps qu'ils se conduisent bien, sans les renvoyer lors de chaque

(1) Il importe de ne pas oublier les prénoms, car la Société des sciences sociales comprend parmi ces membres M. Amasa Walker, M. Francis Walker et M. Georges Walker, tous les trois ont publié des travaux estimables.

renouvellement des autorités; supprimer les élections annuelles en les rendant au moins bisannuelles; faire cesser l'abominable abus qui consiste à faire élire les juges. Il y a dans les nombreux développements que donne l'auteur beaucoup de choses intéressantes, mais aussi plus d'une illusion, comme nous le démontrerions aisément, si nous ne préférions citer un passage indiquant comment l'autorité se partage entre la *Nation* (le gouvernement fédéral), l'État et la cité (ou commune) : « La constitution attribue à la Nation l'application des principes les plus importants et le règlement des grands intérêts autour desquels se groupent les hommes en s'élevant au-dessus des petites intrigues et des vues étroites. Puis vient l'État pour affirmer sa puissance sur le domaine des relations sociales, des droits individuels et leurs rapports. Non-seulement il crée les communes elles-mêmes et leur administration, non-seulement il fixe les attributions de leurs fonctionnaires, il détermine encore les droits politiques, et il protége les droits naturels de chacun de leurs habitants. On peut poser en règle que toutes les matières importantes, que toutes les choses qui engagent les hommes à vivre en société, sont soumises à la législation de la *Nation* ou de l'*Etat*. Ce qu'on a abandonné à la municipalité, c'est une grande variété de matières peu importantes et la masse des menues besognes, telles que : faire des égoûts, entretenir la voie publique, nettoyer les rues et enlever les ordures, planter des arbres, éteindre des incendies, prendre les voleurs, veiller à la salubrité publique, administrer les finances communales, enseigner les enfants et organiser la charité d'après les prescriptions de l'État. » Voilà donc les attributions municipales. On se tromperait, cependant, si l'on croyait la commune souveraine en ces « *menues* » matières, la loi intervient encore assez souvent, car en Amérique aussi il y a une tutelle, mais c'est le législateur qui l'exerce.

Le second article du même fascicule est de M. T.-W. Higginson et a pour titre : *L'enseignement supérieur des femmes*. L'auteur plaide en faveur de l'union des sexes dans les écoles, colléges et académies; il demande ce que nous appelons des écoles mixtes. L'enseignement doit être le même pour les garçons et les filles, à tout âge, de 18 à 22 ans comme de 5 à 6. Cette opinion se répand tellement que les écoles « séparées » ou spéciales pour chaque sexe, disparaissent et font place à des établissements mixtes. « Si quelque chose est certain dans notre système scolaire public, dit l'auteur, c'est que les sexes, une fois unis dans la même école, le sont pour toujours (*that the sexes, once united in a school, are united for ever*). » L'auteur nous apprend, en passant, que les jeunes filles riches ne fréquentent pas les écoles supérieures, elles dédaignent

l'instruction, les pauvres seuls la recherchent, mais comme moyen plutôt que comme but.

Passons un article assez étendu sur le papier-monnaie, dû à M. Joseph S. Ropes, d'autres sur la vaccination, sur l'organisation de la pharmacie, pour mentionner un travail sur l'*Internationale*, par M. le Dr D.-F. Lincoln. C'est un historique du socialisme, dans lequel deux passages nous ont frappé. Dans l'un est rappelée une publication de l'année 1850, un « manifeste », qu'on attribue à M. Karl Marx et ses amis. Dans ce manifeste, il est dit que les communistes doivent faire alliance avec la démocratie pour détruire l'ennemi commun; après la victoire, les communistes doivent se défaire des démocrates, car ces derniers deviendraient les défenseurs de la propriété, et la propriété, c'est le mal! Le second passage n'est pas une citation, mais une question posée par l'auteur : Qu'a fait, demande-t-il, le socialisme pour la civilisation? Il répond ainsi : Primo, il lui a donné deux Napoléons; c'est la crainte de l'anarchie qui les a fait accepter. Secondo, il a fait monter le prix des objets nécessaires à la vie, en Europe; l'ouvrier travaille pour obtenir un salaire, et au moyen du salaire il achète les produits du travail. Plus le travail qu'il fournit pour une somme donnée est considérable et bon, plus est grande la valeur effective de cette somme (1); d'un autre côté, moins l'ouvrier donne pour le salaire qu'il reçoit, moins il reçoit (de produits) pour son salaire. L'*Internationale*, et le mouvement qu'elle représente, s'est donné pour règle ou ligne de conduite d'être négligent et de tromper (*to shirk and cheat*), en un mot, de fournir pour le salaire le moindre équivalent possible. Autrefois, on se parait de la devise : « Un bon travail pour un bon salaire, » actuellement on en a adopté une autre : « Pillons l'ennemi! » L'ennemi qu'on veut piller, c'est le capitaliste, et il se trouve que c'est soi-même qu'on pille.....

Les deux fascicules de 1874 renferment de nombreux articles, mais nous ne pouvons parler que de deux ou trois. L'un est intitulé : *Administration financiere*. L'auteur, M. G. Bradford, se propose d'examiner « pourquoi le gouvernement répond si peu au conservatisme et à l'intelligence de la contrée? Pourquoi la trésorerie (le ministère des finances) passe d'une main incompétente à l'autre, en descendant évidemment l'échelle des capacités? » L'auteur passe en revue, dans sa réponse, les *desiderata* d'une bonne administration financière, les moyens d'atteindre le but.—Le premier, c'est l'*unité*. Aux États-Unis, il y a deux commissions du budget,

(1) The more that somme is worth in the way of purchase, en allemand : Kauf-Kraft, puissance d'achat, ce que nous avons rendu par *valeur effective*.

l'une pour les recettes, l'autre pour les dépenses; chacune suit sa voie propre sans se préoccuper de l'autre, et sans que le ministère des finances ait une influence sensible sur les décisions, tandis que la politique n'en a que trop. Le second, c'est la *continuité*.— Sir Robert Peel, suivi de M. Gladstone, ont pu consacrer trente ans de suite aux réformes fiscales avec le succès que l'on sait; à Washington, les commissions ou comités sont constamment en mouvement comme les vagues de la mer. Avec cela, absence totale de responsabilité. —Le troisième, c'est la *publicité*. Nous parlons de la publicité éclatante, inouïe, etc., etc., qui règne aux États-Unis. Eh bien, voilà ce qu'on en pense de l'autre côté de l'Océan : « Le compte-rendu des séances du congrès, si fidèlement rédigé qu'il soit, n'a aucune signification. On rit des discours d'apparat prononcés devant des bancs vides. La vraie besogne est faite dans le secret des salles du comité, sous la pression d'influences occultes, et par des motifs dont le public n'a aucune connaissance. Aucune mesure ne peut être discutée par le congrès avant qu'il n'ait reçu la sanction d'un comité, et la majorité de la chambre est prête à user du bâillon (ready with the gag) pour assurer le succès aux majorités correspondantes des comités. Nous avons un jour fait allusion à ce sujet en causant avec un respectable habitant de Washington (fonctionnaire ou député), ce dernier s'écria aussitôt : « Le gouvernement de Venise, sous le conseil des Dix, n'était pas plus secret que ne l'est en réalité celui des États-Unis. » (Page 50 du nº VI.)

Immédiatement après la *publicité* il faut nommer, dit l'auteur, la *responsabilité*, qui en est la sœur jumelle et qui est la véritable clef de voûte d'un régime de liberté. Il continue ainsi : *It is an error to regard absolute power as the great evil of government* (c'est une erreur de considérer un pouvoir absolu comme le plus grand défaut d'un gouvernement). Cette proposition ne ressemble-t-elle pas à une violente réaction contre les maux d'une liberté anarchique? Eh bien non, l'auteur n'est pas illibéral : il demande seulement, pour les fonctionnaires, un pouvoir discrétionnaire étendu, suivi d'une prompte et sérieuse responsabilité. La phrase anglaise ci-dessus prouve une fois de plus qu'il faut prendre une argumentation dans son ensemble : la phrase détachée tue, l'ensemble du discours vivifie.

Un cinquième point à considérer, dit M. Bradford (il s'agit toujours du ministère des finances), c'est que les députés ne représentent pas la nation, chacun représente seulement son district. (Il est donc inutile d'inscrire dans la Constitution que les députés représentent l'ensemble du pays?) Chaque député pense, avant

tout, aux intérêts de son clocher, à ses électeurs, tout comme en Europe. — Le sixième et dernier point sur lequel l'auteur insiste, c'est le talent individuel et les connaissances spéciales. Suivent les doléances sur la préférence de plus en plus marquée donnée, dans les affaires publiques, aux médiocrités sur les hommes les plus distingués qui se retirent de l'arène politique, *broken-hearted.*

Désireux de signaler surtout les sujets plus spécialement américains, nous passons de nombreux articles intéressants sur le paupérisme (1), les secours aux aliénés, les sourds-muets, sur le régime des prisons, sur les chemins de fer, et même sur les *Principles of taxation* de notre estimable ami M. David A. Wells, pour trouver quelques lignes à consacrer au « *Mouvement des fermiers dans les États de l'Ouest*, par M. Willard C. Flagg.

Le lecteur n'est pas sans avoir entendu parler de ce mouvement qui s'étend sur un grand nombre d'États. Les fermiers, mécontents, à tort ou à raison, des tarifs des chemins de fer, se sont constitués en sociétés plus ou moins secrètes, dites *Granges* (synonyme de *Loges*), et ils espèrent, ayant la majorité des voix en plus d'un district, de se rendre maîtres des railroads.

M. Flagg est le président de l'association des fermiers de l'État de l'Illinois, État dans lequel on a fondé un grand nombre de *granges*. Il s'étend d'abord sur l'histoire des souffrances de l'agriculture, mais de cette longue narration nous n'avons retenu qu'un mot rappelé avec amertume par l'auteur, et que nous allons reproduire : « Lorsqu'un cheval ou un mulet valait deux fois son prix (ordinaire) et un boisseau de blé ou d'avoine trois fois sa valeur (habituelle), disait un fonctionnaire des chemins de fer au reporter de la *Tribune*, la robe de soie entra dans la famille des fermiers, et maintenant que les temps sont durs, elles ne savent pas comment s'en débarrasser. » Ainsi l'agent des chemins de fer pense que le mal consiste en ce que les fermiers, habitués à obtenir des prix élevés, avaient pris goût à des jouissances de luxe qu'ils ne peuvent plus satisfaire sous les conjonctures actuelles, opinion que M. Flagg ne veut pas admettre. Les fermiers voient la cause du mal dans le prix du transport, qui est nécessairement élevé, puisque le blé est récolté à 1,800 ou 2,000 kilomètres des ports, d'où il doit être transporté en Europe. Ils croient que les chemins de fer jouissent de priviléges que rien ne justifie (mais, soit dit en passant, qui n'empêchent pas plusieurs d'entre eux de faire de mauvaises affaires). Les fermiers usent naturellement de toute leur influence

(1) Nous signalons surtout les conférences des Bureaux de charité.

politique contre les compagnies, de plus ils ont établi une agitation par la voie de la presse et par la parole. Dans la réunion de la *social science society*, M. Flagg s'est constitué leur avocat, et nous allons indiquer ses principaux arguments. Il est essentiellement dans le vrai lorsqu'il se plaint de ce que l'agriculture n'avance pas aussi rapidement que les autres industries; mais à qui la faute, si ce n'est aux hommes qui aiment mieux les douceurs de la ville que les rudes travaux de la campagne? Mettant en regard du montant total des fortunes (wealth) privées, qui est évalué à 30 milliards de dollars, d'une part, les 11 milliards de l'agriculture, et, de l'autre, les 13 du commerce et de l'industrie, il constate que 16 milliards restent en dehors de ces trois rubriques. Nous sommes de son avis, la proportion n'est pas bonne, mais elle n'est pas aussi mauvaise qu'elle en a l'air; car, d'une part, les terres ne peuvent pas être évaluées à un prix élevé dans un pays qui n'a encore défriché que la millième partie de son étendue, et de l'autre, ces « autres richesses » ont la forme de rentes sur l'État, d'actions de banques, d'obligations de chemins de fer, etc., etc., dont les agriculteurs ont leur part.

L'auteur se plaint ensuite de ce que l'agriculture n'est pas suffisamment représentée. L'agriculture, dit-il, emploie 5,922,477 personnes, mais elle n'est représentée que par 26 agriculteurs, soit 1 sur 228,000. — Les professions libérales occupent 2,684,793 personnes et sont représentées par 228 hommes de loi, 12 rédacteurs en chef, 3 médecins, 2 professeurs, 2 ingénieurs, 1 propriétaire d'hôtel; en tout, par 248 personnes, soit 1 sur 10,800 personnes.— Le commerce et les établissements de transport comptent 1 million 191,238 personnes et la représentation se compose de 32 marchands, 11 banquiers, 2 directeurs de chemin de fer, 1 directeur de théâtre; ensemble 46, ou 1 pour 26,000. — L'industrie manufacturière, la petite industrie, les mines, emploient 2,707,421 personnes, elles sont représentées par 11 manufacturiers et 2 mineurs, soit 1 sur 208,200. Reste 33 membres non classés. M. Flagg demande si une assemblée ainsi composée peut être favorable à l'agriculture. Nous demandons à notre tour : pourquoi n'avez-vous pas fait de meilleur choix? Les élections n'ont pas lieu par profession, mais par district, les agriculteurs sont en majorité dans les campagnes, s'ils ont choisi des non-agriculteurs, c'est à eux-mêmes qu'ils doivent s'en prendre.

M. Flagg attaque ensuite, p. 109 et 110, les priviléges accordés aux banques et aux chemins de fer, mais sans les préciser. Ce n'est pas en vertu d'un privilége législatif qu'un banquier tire plus de profit d'un capital de 100 francs qu'un agriculteur. Cela se voit

dans tous les pays. En revanche, le banquier se ruine parfois tandis que l'agriculteur ne se ruine pas. Ce n'est pas la faute de la législation, non plus, si la propriété « *invisible* » échappe plus facilement aux étreintes du fisc que la propriété tangible, les immeubles, c'est la faute des hommes qui ne déclarent pas honnêtement la totalité de leur revenu. Ce n'est pas non plus la loi qui attire dans la ville les cultivateurs qui ne se plaisent plus à la campagne, la cause est ailleurs (v. le *Journal des Économistes* du mois de mars).

M. Flagg termine son mémoire par cette réflexion que les partis se suivent et se ressemblent. Au début, ils se donnent pour mission de faire la guerre aux abus existants. Ces abus détruits, le parti vainqueur devient conservateur, s'endort sur ses lauriers, et permet à de nouveaux abus de surgir, qui, à leur tour, font surgir un vengeur. Si le parti régnant « fournit la preuve de son inaptitude à remplir les nouveaux devoirs créés par les nouvelles circonstances, un prochain avenir mettra en évidence une nouvelle et radicale organisation basée sur la justice égale et exacte pour tous; cette organisation luttera jusqu'au couteau avec les priviléges injustes et semi-légaux des monopoles organisés *(chartered)*. *Sic semper tyrannis.* » L'auteur développe cette pensée que les fermiers ont enduré tout ce qu'ils ont pu, mais qu'il y a une limite à leur patience.

Dans la discussion qui a suivi cette lecture, M. le juge Bolles dit que les fermiers, avant de se plaindre, devraient d'abord s'informer du taux des bénéfices des chemins de fer : il ne dépasse pas 4 1/2 à 5 0/0 dans l'ouest et 7 0/0 dans les lignes de l'est. Il reproche aux fermiers de n'avoir pas voulu aider les entrepreneurs, sous prétexte que les chemins de fer étaient une affaire privée, et maintenant que les voies ferrées existent et qu'ils ont intérêt à contrôler les tarifs, ils soutiennent que les compagnies sont des établissements publics. — M. Bradford s'efforce de démontrer que la vraie cause des souffrances des fermiers, c'est le papier-monnaie. — M. Ruggles, de son côté, prouve que les agriculteurs n'ont pas à se plaindre. « Ils vivent bien, et avec un capital moyen de 1,200 dollars, ils ont un revenu moyen de 400 doll..... Le fermier n'est pas un serf, il n'est pas sous le coup d'un propriétaire tyrannique. On sait que 975 sur 1,000 fermiers sont les propriétaires de leur ferme..... C'est le papier-monnaie qui fait tout le mal..... » (Tonnerre d'applaudissements.)

Ajoutons que les fermiers ont été assez puissants pour faire mettre la question à l'ordre du jour. On a déjà parlé d'exproprier les compagnies, mais l'idée qui, en ce moment, semble avoir le

plus de chance d'être adoptée, c'est la construction, par les États intéressés, de lignes rivales, pouvant coûter 500 millions de dollars, et destinées à transporter le quintal de blé pour 3 francs sur un parcours de 2,000 kilomètres. Attendons la réalisation de cette idée.

II

Nous nous sommes tellement attardé en Amérique que nous devrons, cette fois, être très-concis en parlant des publications européennes. Le *Journal of the statistical society*, de Londres, nous fournirait pourtant d'amples et intéressants matériaux; bornons-nous cependant à mentionner un mémoire de M. N.-A. Humphreys, intitulé : *De la valeur du taux de la mortalité considéré comme moyen de constater l'état sanitaire* (d'une ville ou d'une contrée).

Quand vous lisez qu'il est mort 1,000 personnes à Londres dans une semaine, et que huit jours après vous trouvez que le nombre des décès a été de 1,500, vous dites que l'état sanitaire est moins bon, et personne ne vous contredira. Mais si vous constatez que la moyenne des décès est de 20 sur 1,000 habitants dans tel quartier et de 30 sur 1,000 dans tel autre, et que vous vouliez en conclure que le territoire de ce dernier est moins bien assaini, vous pourrez rencontrer des contradicteurs parmi les médecins du bureau sanitaire. Ils vous diront : ces chiffres laissent à désirer. D'abord, on a confondu les décès des hommes et ceux des femmes, bien que le taux en soit différent (il meurt un peu plus d'hommes); puis la proportion des âges peut ne pas être la même (il meurt plus d'enfants et de vieillards que d'adultes); ensuite, le chiffre de la population avec lequel vous comparez le nombre des décès n'étant constaté que tous les dix ans, vous en êtes réduit, dans l'intervalle, à des évaluations qui comportent des erreurs; enfin, il y a l'effet des migrations. Par conséquent, disent les médecins, les chiffres du *Registrar general* ne sont pas assez exacts pour servir de base à un raisonnement. M. Humphrey discute, point par point, ces critiques et démontre, victorieusement selon nous, que l'influence de ces causes perturbatrices, qui sont loin d'être ignorées du *Registrar general*, sont trop faibles pour invalider les résultats présentés par le directeur général de l'état civil. D'accord avec l'auteur sur les points principaux, nous avons cependant des réserves à faire sur un ou deux détails auxquels nous tâcherons de revenir à l'occasion. Mais si M. Humphrey a raison quant à l'exactitude des chiffres, ses adversaires n'ont pas complètement tort sur les conclusions à en tirer. Ainsi, il est vrai que dans tel district ou dans telle ville la mortalité est plus grande qu'ailleurs, mais l'établisse-

ment d'un bon drainage, d'une bonne distribution d'eau et de quelques autres améliorations suffisent-ils pour diminuer la mortalité? Dans la discussion qui a suivi la lecture du mémoire, les uns disent *oui*, et les autres disent *non*. Tout le monde voit les raisons qui militent en faveur de l'affirmative, voici celles qui témoignent en faveur de la négative : une des causes les plus puissantes de mortalité dans les villes, c'est l'accumulation, la concentration de la population ; une seconde cause, c'est la nature des professions; il en est de saines, il en est de malsaines, et ces deux causes défient l'intervention des médecins. Nous croyons que cette importante discussion sera reprise, nous aurons donc à y revenir.

Passons aux *Annalen des Deutschen Reiches* (Annales de l'empire allemand) publiées par M. George Hirth à Munich. Ces *Annales*, fondées il y a sept ans, paraissent maintenant en cahiers mensuels et tiennent le lecteur au courant de la législation politique, civile, administrative et économique, ainsi que de la statistique de l'Allemagne. Depuis quelque temps cette revue s'est aussi lancée dans le mouvement réformateur, mouvement dont les produits sont d'une valeur bien inégale, comme nous allons le voir. Généralement M. Hirth est heureux dans le choix de ses objets de réforme, il rend aussi de grands services en faisant expliquer et commenter les lois et les règlements administratifs par des hommes spéciaux distingués, et peut-être aussi en étudiant des questions d'économie appliquée. Il est, ce nous semble, un peu sorti de son rôle si utile en insérant un travail purement théorique de M. Hermann Rœsler, dans lequel ce savant professeur de l'Université de Rostock (Mecklembourg) promet d'examiner si les phénomènes économiques sont soumis à des lois naturelles (*Ueber die Gesetzmaessigkeit des volksw. Erscheinungen*); ce travail porte pour sous-titre : « pour servir à rectifier des vues surannées, » et l'on comprend qu'avec un pareil sous-titre on se fait ouvrir la porte chez tous les réformateurs. M. Rœssler s'est donné la spécialité de rechercher les défauts de l'ouvrage d'Adam Smith et naturellement il réussit parfois, car l'auteur de *the Wealth of nation*, n'a encore été déclaré infaillible par aucun concile d'économistes. Cependant le savant professeur de Rostock se trompe s'il croit avoir renversé le système d'Adam Smith, au point de pouvoir mettre le sien à la place. Ce qu'il y a de bon dans la doctrine de Smith — et il y en a beaucoup — est indestructible comme toute vérité acquise ; ce qui est erroné, n'a jamais été accepté par la masse des économistes ; or, les vues individuelles ne devraient pas être mises à la charge de la doctrine. Chaque théorie a ses exagérés, ses partisans extrêmes, mais ils ne sont pas suivis par le grand nombre, leurs vues ne constituent pas

la science. Toutefois, c'est précisément contre les opinions extrêmes qu'on s'escrime — comme Don Quichotte contre les moulins à vent — quand on « va-t-en guerre » pour détruire l'économie politique.

Mais revenons à M. Rœssler. Selon lui, ce ne sont pas des lois naturelles, mais des lois sociales qui gouvernent l'homme; nous avons sans doute des besoins naturels, mais nous devons dominer rationnellement la nature et nous la rendre tributaire pour pouvoir satisfaire à ces besoins. C'est la tâche de l'activité économique (*wirthschaft*). Mais l'activité économique sera toujours une émanation ou un produit de la nécessité sociale ou de la pression sociale. Il est des économistes qui pensent que, la société étant dans la nature, les lois sociales sont des lois naturelles, mais M. Rœssler voit la cause première de la société en Dieu, c'est de Dieu et non de la nature que viennent les forces qui mettent la société en mouvement. La nature n'existe que pour fournir des matières premières.

Si le principe de l'activité économique est dans la société, celle-ci a le droit de contraindre l'individu à se soumettre à la règle sociale. « Abandonner les individus, dit M. Rœssler, à leur bon plaisir et à leurs propres lumières en matière économique (*laissez-faire* (1), ce serait pour ainsi dire (consentir à) la décomposition du corps social, par conséquent, ce serait à la longue inexécutable. » Ne peut-on pas aller bien loin avec une pareille doctrine? Une des conséquences que l'auteur tire de sa proposition, c'est que chaque nation a son système économique : il y a une économie politique allemande, française, anglaise, car le développement économique de chaque pays se fait nécessairement d'après les circonstances qui lui sont particulières ou inhérentes. Il en résulte que l'économie politique ne s'occupe pas de l'intérêt et de la satisfaction des besoins des individus, mais du développement organique de l'ensemble, dans le sein de laquelle la richesse et la pauvreté sont nécessairement toujours en présence. Mais cette nécessité (de la division en riches et pauvres) n'est pas une conséquence de la variété des dons naturels et de la différence des aptitudes des individus, car l'individu est plutôt un produit de la société que l'expression propre de sa personne, il est dans la dépendance de la situation économique de la société, qui ne lui laisse que bien peu de liberté de mouvement. Or, la société marche, se modifie, elle entraîne les individus, qui doivent lui sacrifier leurs intérêts particuliers; et lorsque les

(1) Ces deux mots sont en français dans le texte. Nous traduisons d'ailleurs littéralement et avec le plus grand soin.

idées traditionnelles du droit civil ou pénal ne cadrent plus avec le nouvel ordre des choses, il faut, sans hésiter, les rejeter. « Le droit et la morale renferment ensemble la charpente (*structur*) de la liberté humaine; ils se sentiront *non-libres* tout ceux qui se trouveront empêchés par les principes d'un droit et d'une morale surannés de suivre la pression que la gravitation sociale exerce sur eux. » Nous avons traduit littéralement et non sans surprise, cette proposition d'un homme qui voit en Dieu la source de la morale.

On ne s'étonnera pas si l'auteur, traitant des rapports entre l'État et l'economie politique, demande l'intervention de l'État, « le créateur et l'organe suprême du droit » à chaque instant et en toutes choses. Selon lui, « la production n'est pas du domaine du droit privé, mais du ressort du droit public. » Il nie l'existence d'une science économique fondée sur des lois naturelles et mise en œuvre par l'intérêt individuel; il ne connaît de lois économiques que celles qui émanent de l'État. Ajoutons que M. Rœssler, après avoir tout fondé sur l'État, se rappelle que l'État n'est qu'une partie de l'humanité; il imagine donc un couronnement de l'édifice, c'est-à-dire une économie politique embrassant l'ensemble de la société humaine. Nous constatons que nous sommes plus avancé que le savant professeur de Rostock, car dès aujourd'hui, les principes fondamentaux de notre *Économique* s'appliquent à tous les hommes vivant en société.

L'auteur présente ensuite l'esquisse d'un traité d'économie politique. Pour faire connaître sa manière de procéder, nous traduirons le § 1er du chapitre la *Possession* (la Propriété) lequel paragraphe est intitulé : du caractère économique et du principe légal de la possession. Nous tâcherons de rendre la pensée aussi fidèlement que possible, en respectant, autant que la langue française le permet (et même un peu au-delà), la forme particulière à l'auteur.

« Le concept de la *Possession*, prise dans le sens social, embrasse toutes les sortes de dominations personnelles sur des choses, par conséquent aussi bien la propriété que les autres droits réels et contractuels qui peuvent être considérés comme en étant des dérivés plus ou moins directs. La fonction économique de la Possession, consiste dans la direction productive du travail. Il en résulte que le travail doit être opéré d'après la volonté et dans l'intérêt de la Possession (de celui qui possède le capital), et que le produit de la production appartient à la Possession. Cela va de soi, lorsque la Possession (le capital) et le travail sont réunis dans la même personne; mais lorsqu'ils sont en des mains différentes, il faut que la Possession commande au travail, car sans cette suprématie la Possession serait, au point de vue écononomique, sans but, parce

qu'elle n'aurait aucun moyen, de se développer productivement, ou de produire un revenu. Or, on a vu le fondement légal de la propriété, tantôt dans l'occupation ou l'appropriation, tantôt dans un contrat (Grotius), tantôt aussi dans une disposition de l'État ou de la loi (Hobbes, Montesquieu), ou dans le travail (Locke, M. Thiers). Mais il ne s'agit pas ici des procédés individuels pour acquérir la propriété, il s'agit de son fondement social, de celui qui seul permet aux individus d'acquérir une propriété ou une autre Possession. En fait, la Possession est la conséquence nécessaire de la gravitation sociale, et en vertu de cette nécessité elle échoit toujours aux éléments de la société qui sont en état (ou plutôt qui sont capables) d'y exercer une prépondérance. Dans chaque Etat la classe des Possesseurs est donc toujours la classe prépondérante (ou dominante), qui a précisément pour attribut essentiel la Possession; celle-ci se partageait originairement, le plus souvent du moins, par parties égales entre les membres de cette classe, sauf lorsqu'un chef puissant, en sa qualité d'organe de la domination, en prenait une part plus grande.

« La domination a pour origine la violence, et plus spécialement la puissance militaire, puissance qu'un individu ne peut jamais exercer à lui tout seul, elle n'est qu'à la disposition d'une tribu ou d'un peuple; plus tard, la distribution de la Possession se modifie sous l'influence des puissances spirituelles (non matérielles) telles que l'Eglise, la science, l'intelligence productive. La domination de la Possession, néanmoins, ne peut être maintenue qu'à l'aide des pouvoirs publics ou de la puissance de l'État. C'est ainsi que la Possession se présente en général comme l'expression de la gravitation sociale, en entretenant le mouvement du développement cultural, en étendant ce mouvement de manière à répandre sur la société ou l'Etat une abondance croissante d'effets civilisateurs. C'est donc à tort qu'on accuserait la Possession d'être une injustice, un crime envers l'humanité; sans elle l'humanité ressemblerait à un amas de sable sans lien et serait restée au niveau de la vie purement animale. Ces effets civilisateurs supposent tout d'abord une pression exercée par les Possesseurs sur les Non-possesseurs, pression qui, en provoquant une réaction, devient le point de départ de tous les progrès de l'humanité. Mais il est évident que la Possession ne doit jamais être l'expression de la volonté individuelle absolue, mais une institution publique pénétrée de l'esprit social; lorsqu'elle devient son propre but, son élasticité sociale, c'est-à-dire, sa légitimité, et en même temps sa solidité cessent, parce qu'elle (la Possession) ne manque pas de communiquer ses tendances égoïstes aux pouvoirs publics, de les miner ainsi et

d'en causer la chute. Mais comme il est dans la nature que ces tendances sont inhérentes à la Possession, on comprend qu'aucune constitution de la Possession ne porte en elle la garantie d'une durée permanente, mais que chaque mode de constitution (de la propriété) s'use et doit céder la place à un autre. Et ce résultat est obtenu par le travail, parce que la contre-pression (la réaction) de celle-ci doit nécessairement devenir plus puissante, à mesure que la force de la Possession se divise en efforts égoïstes.

« Il importe peu ici que la Possession soit en partie privée et en partie publique, sa nature n'en est pas changée, elle a seulement été placée entre les mains qui l'emploieront le mieux. Cependant, la répartition n'est pas une affaire d'appréciation, elle est une conséquence forcée de la situation sociale. Il n'est donc pas possible de prouver d'une manière absolue, que la propriété doive être exclusivement privée. Il est dans la nature de la propriété privée d'être un agent de production privée; mais, par suite du développement du droit et surtout de l'administration, cette propriété peut revêtir d'autres formes, s'étendre, par exemple, en compagnies par actions, combinaison dans laquelle la propriété privée est administrée dans un intérêt et par des organes publics (1). Dans aucun cas la Possession ne peut être considérée uniquement comme la conséquence nécessaire de l'individuabilité, car d'autre part, il y a la possession publique ou collective — qui a même prédominé autrefois, — et de l'autre, les non-possesseurs sont également des individus. »

Tâchons d'expliquer seulement cette dernière phrase. L'auteur semble vouloir seulement contredire ceux qui considèrent la propriété comme une émanation de l'individu ou une identification avec lui: cette pomme que j'ai cueillie sur un arbre (non-approprié), ce vêtement que j'ai produit, dira l'homme sauvage comme l'homme civilisé, est à moi comme ma tête et ma main. C'est leur nature qui les pousse à penser ainsi, et M. Rœssler veut les convaincre d'erreur au moyen des deux arguments que voici: Il n'y a pas que des

(1) L'auteur ajoute en note : « Le cas contraire, où la propriété publique sert à la production privée, se rencontre également ; on le voit, par exemple, dans les domaines et les droits régaliens, comme on le démontre dans les chapitres consacrés aux finances. » L'auteur se trompe évidemment en croyant qu'une filature, ou sucrerie, une banque ou n'importe quelle autre compagnie par actions, soit administrée dans un intérêt public. Une propriété privée n'a pas pour mission naturelle de se consacrer, de se sacrifier dans un intérêt public. Par contre, si un domaine de l'Etat est affermé à un particulier, ce n'est là qu'un mode d'administration ou de perception préféré à la culture en régie. Du reste, le domaine de l'État auquel pense M. Rœssler n'est pas une vraie propriété PUBLIQUE, c'est une propriété parfaitement privée, appartenant à l'État considéré comme particulier.

individus qui possèdent; des *collectivités* possèdent également, comme une compagnie, une commune, l'Etat. Cette objection n'est-elle pas puérile? Voici l'autre argument: si la Possession (ou la propriété) était une conséquence de l'individualité, tous les individus devraient posséder, or, il y a des *non-possesseurs*. — Nous demanderons qu'est-ce qu'un « non-possesseur? » Celui qui a moins d'un million? — Cette classe, en effet, est nombreuse. — Celui qui ne possède absolument rien? — Cet individu-là n'existe pas, nous ne l'avons jamais rencontré, un homme tout à fait nu ne pourrait pas circuler dans nos rues. Le plus pauvre mendiant est « possesseur » de *ses* loques et les défendrait avec *son* bâton. En résumé, ce n'est pas encore M. Rœssler qui changera la face de la société en lui faisant faire une nouvelle « évolution, » et la doctrine d'Adam Smith n'a rien à craindre d'un pareil adversaire.

Nous aurions voulu pouvoir citer encore divers autres articles des *Annales* de M. Hirth, mais nous avons juste l'espace nécessaire pour dire que ce publiciste s'est mis à la tête d'une croisade en faveur d'un impôt sur le revenu pour la caisse de l'empire. Cet impôt remplacerait les « contingents matriculaires », payés par les États pour subvenir aux dépenses communes. On reproche avec raison au contingent matriculaire, qui est proportionnel à la population, d'être une simple capitation, les pays riches et les pays pauvres étant cotés à la même somme; d'ailleurs on fait valoir aussi une raison politique en faveur de cette innovation : l'impôt sur le revenu, croit-on, fortifierait l'unité.

Nous avons déjà eu l'occasion de parler du congrès des « socialistes en chaire » ou de la « politique sociale », qui se réunit à Eisenach. Ce congrès charge tous les ans quelques-uns de ses membres de traiter les questions à l'ordre du jour, afin de pouvoir les discuter en connaissance de cause. C'est un usage excellent, qui nous vaut, tous les ans, quelques travaux de valeur très-inégale, sans doute, mais dont quelques-uns sont très-méritoires. Cette fois, nous avons quatre petits volumes ou fortes brochures que nous allons caractériser (1).

Le travail le plus développé est de M. F.-J. Neumann, professeur à l'université de Fribourg, dont nous ne partageons pas la manière de voir, mais auquel nous rendons avec plaisir cette justice que son livre a été fait avec une grande érudition et d'après les meilleures sources, enfin, qu'il a bien médité et élaboré son sujet. Ce sujet, c'est l'*Impôt progressif sur le revenu* (Die progressive Einkommensteuer). Malheureusement, ces sortes de travaux sont toujours

(1) Ces publications ont paru à la librairie Duncker et Humblot de Leipzig.

des plaidoyers. On est convaincu que Pierre a raison; on fait venir des quatre parties du monde tous les arguments qui peuvent militer en sa faveur, et s'il s'en trouvent qui parlent aussi fortement pour Paul que pour Pierre, naturellement on les range sous les drapeaux de Pierre en se servant de la précaution oratoire de mettre *s. m.* (selon moi). Du moins, et c'est un grand mérite par le temps qui court, M. Neumann, n'a pas dissimulé les opinions ou les faits contraires à sa doctrine, mais, bien entendu, *selon lui*, ils étaient dans leur tort. Le travail se divise en quatre chapitres. Dans le premier, l'auteur étudie « les chances de succès d'un impôt sur le revenu et sur la fortune, et les difficultés que lui oppose le système des *impôts sur les produits*, établi dans la plupart des pays. » L'impôt sur les produits (*Ertragssteuern*), c'est l'impôt foncier, c'est la patente, c'est l'impôt sur les valeurs mobilières, c'est, en un mot, l'impôt sur le revenu assis sur la chose productive, au lieu d'être assis sur la personne. L'auteur sait en trouver les côtés faibles, sans en dissimuler les avantages. Ces avantages, on le sait, sont vivement appréciés. Le second chapitre cherche à résoudre cette question : « L'impôt doit-il être en rapport avec les avantages ou services qu'on tire de l'État, ou avec les facultés du contribuable? » Le mot faculté doit être pris ici dans le sens le plus large et le plus absolu (*Leistungsfaehigkeit*), et c'est précisément parce que cette expression, comme le mot *fortune*, a un sens un peu vague, que l'auteur a pu citer, à l'appui de ses préférences, toute une série d'autorités. Seulement, le plus souvent *faculté* est pris comme synonyme de *revenu*, tandis que M. Neumann lui attribue un sens plus littéral, en demandant, d'une part, qu'on défalque du revenu les dettes et autres charges qui réduisent la partie disponible du revenu, et, de l'autre, qu'on ajoute au revenu une quantité x pour les parcs, les tableaux; il veut même qu'on dise aux gens : Vous ne tirez de votre capital que 4 0/0, c'est que vous tenez à la sécurité ou à d'autres avantages; or, comme tant d'autres personnes obtiennent 5 ou 6 0/0, je vous impose à ce taux. Voilà ce que veut dire « faculté ». C'est ici le synonyme de *revenu possible*, c'est-à-dire d'un revenu qui n'existe pas. Le troisième chapitre compare l'impôt selon la faculté avec l'impôt selon le revenu, et il recherche dans la législation des divers pays les applications qu'on a faites du principe de la *faculté*. Il en existe, bien entendu, de nombreux exemples dans les divers États, surtout dans les petits, c'est que rarement un principe n'est et ne peut être appliqué dans toute sa pureté, les accommodements abondent nécessairement. Enfin le quatrième chapitre déduit, des développements donnés dans les trois premiers, cette conséquence que l'impôt progressif doit être préféré

à l'impôt proportionnel. L'impôt progressif fait seul contribuer chacun selon ses facultés. L'auteur ne s'est pas dissimulé les difficultés de l'application. L'une de ces difficultés, celle de trouver un taux ou une échelle de proportion qui ne fût pas arbitraire, est assez grande pour l'engager à ne pas recommander la progression aux États dont les charges fiscales sont faibles, c'est un moyen extrême, applicable seulement lorsqu'on a besoin de recettes considérables, et alors il faut que César prenne où il trouve de quoi prendre (c'est là le fin mot de la théorie). L'autre difficulté, c'est que, dans des temps agités, l'impôt progressif peut devenir une arme dangereuse entre les mains des démagogues. L'auteur reconnaît le bien fondé de cette crainte, mais il s'en tire assez habilement, en disant : « Que voulez-vous, il faut bien risquer quelque chose pour obtenir un progrès. » On a dû le faire dans bien d'autres cas. Et de citer ces cas. — Nous nous arrêtons faute de place, et non sans regret, mais il faut faire la part de chacun, c'est aussi un principe de justice, et il est moins contesté et contestable que l'impôt progressif.

Une autre publication porte le titre de : *la Participation des ouvriers aux bénéfices du patron*, et renferme quatre mémoires. L'un, de M. le conseiller de légation Ernest de Plener à Vienne, témoigne en faveur de l'érudition de l'auteur, mais montre aussi que ce dernier est un pur théoricien qui confond trop ses bonnes intentions avec les faits. Cependant les faits ne lui sont pas totalement inconnus, mais il n'en a pas tiré bon parti (voy., par exemple, p. 11). M. de Plener, comme plusieurs jeunes professeurs allemands, semble avoir adopté la terminologie de M. Karl Marx. Le second mémoire ou « avis » est de M. Max Weigert, fabricant à Berlin. M. Max Weigert cite un certain nombre de grandes entreprises et fait connaître les dividendes qu'elles ont payés pendant douze années consécutives; il en est dont le dividende a été nul pendant trois et même quatre années de suite, et il démontre, par ce fait, que les ouvriers n'ont pas tant à gagner à demander une part du profit. Il insiste sur ce point, qu'on raisonne toujours comme si tous les fabricants s'enrichissaient ; il en est beaucoup qui se ruinent. A un autre endroit, il fait ressortir les contradictions que renferme le petit livre de M. Charles Robert, et, plus loin, il soutient que la participation ne contribuerait en rien à « rétablir la paix sociale. » M. J. Neumann, agriculteur à Pesgnick, qui présente le troisième mémoire, fait participer ses ouvriers aux bénéfices de sa culture, et il recommande cette méthode. Un tableau nous fait connaître le montant des parts reçues par les ouvriers : elle a été quelquefois de 2 à 3 thalers (le thaler vaut 3 fr. 75 c.), et, au maximum (une fois), de 16 thalers par an. Cette même année, le bénéfice net du

patron a été de 12,115 thalers (probablement sans compter le logement gratis du patron et autres accessoires). Pense-t-on qu'un ouvrier socialiste trouvera ce partage juste, et que cette somme de 16 thalers le réconciliera avec la supériorité de son patron? Voilà certes une *offre* qui est peu en rapport avec la *demande*.— L'auteur du quatrième mémoire, M. J. Wertheim à Francfort, est pessimiste. Il pratique la participation à ses dépens, c'est-à-dire qu'il ne se borne pas à recommander aux autres de donner, il donne lui-même. Eh bien! ses ouvriers, loin de lui en savoir gré, ne voient dans ces suppléments que la restitution d'une faible partie de ce qui leur est dû, puisqu'ils sont les seuls producteurs. On leur a partagé, en 1873, 2,637 florins et l'on espérait qu'une partie au moins de cet argent serait placé dans la fabrique, qui donne 7 1/2 0/0 de dividende; mais on avait compté sans les excursions du dimanche et du lundi.

Nous avons encore à mentionner deux publications, l'une sur la *Punition de la rupture du contrat de travail* et l'autre sur les *Caisses de retraite en cas de vieillesse ou d'infirmité*, renfermant l'un ou l'autre une série d'avis ou de mémoires; mais, comme nous avons déjà plusieurs fois traité ces matières, nous ajournons l'analyse de ces publications jusqu'à une nouvelle et, sans doute, prochaine occasion, la question étant maintenue à l'ordre du jour.

Nous ne sortons pas de l'ordre d'idées que nous venons de suivre, en nous occupant de l'*Arbeiterfreund* (ami des ouvriers), organe d'une société qui s'occupe des intérêts des ouvriers, et dirigé par MM. Bœhmert et Gneist. Les membres de cette société croient avec raison qu'on peut chercher à être favorable aux ouvriers sans se déclarer ennemi de l'économie politique, sans bercer ses protégés de funestes illusions, sans se montrer systématiquement hostile aux patrons.

Pendant qu'il était professeur à Zurich (il vient d'être appelé à Dresde en la même qualité, et chargé, en outre, avec le titre de conseiller de gouvernement, de la direction du bureau de statistique saxon), M. Bœhmert avait entrepris diverses enquêtes sur des questions ouvrières, et notamment une sur la participation des ouvriers aux bénéfices des patrons. Dans l'*Arbeiterfreund*, M. Bœhmert rend un compte sommaire des résultats de ses recherches. Pour la France, il a reçu des communications nombreuses, à peu près de toutes personnes connues pour s'occuper de ce qu'on appelle la question ouvrière. Il en a reçu aussi d'un prince, auteur d'ouvrages justement remarqués sur cette question. Le prince dit à peu près ceci (nous retraduisons en français la traduction allemande) : « Mon opinion personnelle a peu d'importance dans des questions

où les faits sont seuls intéressants et méritent d'être observés. En ces matières, la théorie est peu ; la pratique ou l'expérience tout. Je me bornerai donc à vous dire, en peu de mots, que je ne considère pas la participation aux bénéfices comme une panacée, comme un remède universel, mais comme un puissant moyen d'apaisement, comme l'instrument le plus efficace pour améliorer le sort des classes laborieuses..... » La haute estime que nous avons pour les excellentes intentions du prince, ne doit pas nous empêcher de remplir notre devoir de critique et d'insister sur le vague des propositions que nous venons de reproduire. Si l'on peut considérer la participation comme « un puissant moyen d'apaisement », elle est réellement la panacée cherchée : on ne lui demande que cela ; l'apaisement c'est absolument tout.

Ce moyen peut-il produire l'apaisement désiré? Nous ne voudrions décourager personne à faire le bien, car donner *un sou*, c'est louable; à plus forte raison, est-ce méritoire de donner 13 francs, 17 francs, 32 francs par an (nous comparons des chiffres réels), mais c'est vraiment faire *much ado about nothing*. Cela n'améliore pas la position de l'ouvrier, cela ne le satisfait pas; cela ne fait qu'une chose : encourager les ouvriers dans leur mécontentement, en leur disant : « Vous avez raison d'exiger une part dans les bénéfices du patron, votre demande est légitime, tellement légitime, qu'on va vous donner votre part. Tenez, prenez ces 5 0/0 du bénéfice. » Nous citons le chiffre le plus fréquent, mais on va aussi jusqu'à 10, et, ces 10 0/0, on les partage nécessairement entre l'ensemble des ouvriers; la part de chacun est petite, et pourtant on espère que, pour si peu, les hommes se contraindront, pendant les trois cents jours ouvrables d'une longue année. Cela n'est pas dans la nature humaine. Tel qui affrontera un boulet dans un moment d'enthousiasme, ne supportera pas vingt coups d'épingle successifs.

D'Angleterre, M. Bœhmert n'a reçu que deux réponses, des maisons Briggs et Whitwood. Or, la maison Briggs est toujours citée comme modèle en ces matières, c'est le Rochdale du système (comme à Paris la maison Leclaire.) Eh bien, voici ce qu'écrit cette maison: (nous reproduisons, comme M. Bœhmert le texte original de la lettre) : « For some years the advantage of the system as producing increased harmony between the company and its workmen was frankly acknowledged, but fort the last year or two the action of the mens has caused some little disappointement ». *Some little*, un peu, est une forme parlementaire, Remarquez aussi : « for the last year or two», c'est-à-dire depuis quelque temps; lisez entre les lignes : « plus tôt que nous l'avons pensé ».

M. Bœhmert ne parle que très-brièvement de l'Allemagne; nou regrettons, par exemple, qu'il n'ait pas donné quelques détails sur l'expérience de M. Borchert à Berlin. Cette grande expérience, dont le *Journal officiel* de Prusse n'a pas dédaigné de parler, ne semble avoir rien produit dans le sens de l'*apaisement*, bien que les ouvriers y ait eu des dividendes supérieurs à ce qui leur a été réparti partout ailleurs, que nous sachions du moins. En somme, le nombre des expériences semble encore trop petit pour qu'on juge de l'effet du système, nous demandons seulement qu'on ne confonde pas, comme on le fait trop souvent, la participation aux bénéfices avec la distribution de primes ou de gratifications. Ces récompenses sont d'excellents stimulants au point de vue du patron, des gains légitimes pour les ouvriers; il est sage de les multiplier, car la dépense qu'elles occasionnent est pour le manufacturier un placement, et non un sacrifice.

Nous touchons à la fin de l'espace qui nous est accordé, nous sommes obligé de passer sous silence, cette fois, nombre de publications importantes (1), mais : ajourné n'est pas perdu, dit le proverbe. Ce sera pour la prochaine fois. Nous terminons par quelques extraits du *Bremer Handelsblatt* (feuille commercial de Brême, rédacteur en chef, M. Lammers). L'un des plus récents numéros (13 mars) de ce recueil publie, d'après un document officiel autrichien une statistique postale comparée. Nous lui empruntons un tableau indiquant le nombre proportionnel des bureaux de poste dans les pays ci-après :

	Kilomètres carrés.		Kilomètres carrés.
Suisse..... 1 bureau par	15.8	Autriche.........	102.4
Angleterre.............	25.2	Italie............	105.5
Pays-Bas	28.1	Grèce............	371.9
Belgique...............	62.8	Norvège	411.8
Allemagne.............	71.5	Suède.	694.0
Danemark.............	88.4	Serbie.	854.0
France................	99.4	Russie	6.684.9

On remarquera que dans les petits pays les bureaux seront plus rapprochés que dans les grands, même à population égale. La multiplicité des voies de communication en est probablement la principale cause. Sous le rapport de la population, il y a un bureau par 1,018 hab. en Suisse, 3,228 en Norvége, par 2,548 en Angleterre, par 3,135 en Hollande, par 4,308 en Danemark, 5,238 en Allema-

(1) Entre autres, une nouvelle revue de statistique paraissant à Vienne, mais dont nous n'avons encore vu qu'un seul numéro.

gne. etc. Quant au nombre des lettres, en voici la moyenne par tête dans un certain nombre de pays :

	Lettres.		Lettres.
Angleterre.............	30.7	France.............	8.5
Suisse.................	23.1	Autriche...........	8.4
Allemagne..............	13.6	Italie.............	3.8
Belgique...............	11.9	Suède..............	3.4
Pays-Bas...............	11.8	Grèce..............	1.5
Danemark...............	8.8	Russie.............	0.6

Le nombre de journaux se répartit ainsi :

	Numéros.		Numéros.
Suisse.................	15.1	France.............	4.8
Belgique...............	10.4	Angleterre.........	3.9
Allemagne..............	8.2	Suède..............	3.9
Danemark...............	8.1	Italie.............	2.5
Pays-Bas...............	5.5	Autriche...........	2.4

Le nombre des numéros dépend, croyons-nous, beaucoup de leur prix qui, de son côté, dépend du format. Voici, pour terminer, quelques faits pour les amateurs de gros chiffres : abstraction faite de l'Espagne, du Portugal, de la Turquie et de la Roumanie, l'année 1873 a vu circuler en Europe : 2,564 millions de lettres, 967,630,363 numéros de journaux, et plus de 464 millions sous-bandes et échantillons. Le total des bureaux a été de 43,684, celui des fonctionnaires ou agents de 175,224. Les recettes ont atteint près de 527 millions de francs, qui ont laissé, toutes dépenses défalquées, un produit net de 123 millions.

Une des questions les plus importantes traitées ensuite par le *Bremer Handelsblatt*, c'est celle des marins. Elle a été mise à l'ordre du jour par suite des nombreux naufrages que l'Europe a eu à déplorer dans les derniers temps. M. Plimsoll a cherché la cause de ces naufrages dans le mauvais état des navires, et il a soulevé une agitation qui, pendant assez longtemps, a rempli les colonnes du *Times*, pour aboutir à un projet de loi soumis récemment (1875) au Parlement. Mais la qualité des navires n'est pas tout, la qualité de l'équipage n'est pas une chose moins importante; or, à en croire les témoignages qui s'accumulent, les marins aimeraient beaucoup trop les liqueurs fortes et pas assez la discipline. Les mesures prises par le législateur pour les protéger contre la tyrannie des capitaines seraient allées bien au-delà du but, le chef responsable du navire n'aurait plus assez de pouvoir pour gouverner un personnel qui perd de plus en plus les habitudes de la subordination. Il faut dire, du reste, que d'autres causes encore rendent plus rares

les bons matelots, sans parler de la concurrence de plus en plus serrée des industries terrestres à salaire élevé, c'est, d'une part, une marine croissant plus vite que le nombre des matelots, et de l'autre, la multiplication du nombre des vapeurs, qui consomment des matelots sans en produire. C'est comme pêcheur ou comme mousse sur un navire à voiles qu'on fait un bon apprentissage de marin. Les vapeurs, surtout ceux qui desservent des lignes régulières attirent d'ailleurs le meilleur personnel, de sorte qu'il en reste moins pour les autres. On voit que cette question mérite d'être étudiée à tous les points de vue; le mal est grand et le remède urgent.

MAURICE BLOCK.

LA

DÉPORTATION A LA NOUVELLE-CALÉDONIE

I

Le ministre de la marine a publié, l'an dernier, une notice sur la situation des déportés à la Nouvelle-Calédonie, conformément à la loi du 25 mars 1873. Bien que la mise en application de cette loi soit toute récente et que tous les condamnés à la déportation n'aient encore pu être transportés dans les localités où ils doivent subir leur peine, il n'en est pas moins intéressant de pouvoir se rendre compte des dispositions prises par l'autorité coloniale et du régime appliqué aux déportés. La fuite de Rochefort et de ses compagnons, celle, tout dernièrement encore de plusieurs autres déportés, les résultats connus de la mission dont avait été chargé le contre-amiral Ribourt, ont surabondamment prouvé l'absurdité des calomnies qu'avaient tout intérêt à propager les amis restés en Europe des colons forcés de la Nouvelle-Calédonie.

La peine de la déportation ne fut inscrite dans nos lois qu'en 1791; on sait le déplorable usage qu'ont fait de cette nouvelle arme les partis qui se sont tour à tour disputé la France. Mais, si cette peine était inscrite au Code pénal, les lieux où l'on devait la subir n'avaient pas été fixés; c'est ainsi que la Guyane, les Seychelles, les Comores et l'Algérie reçurent indistinctement les proscrits politiques. La loi du 8 juin 1850 est venue combler cette lacune en désignant la vallée de Vaïthau, dans les îles Marquises, comme lieu de déportation dans une enceinte fortifiée, et Nouka-

Hiva comme lieu de déportation simple. Mais les établissements qu'on y fonda ne reçurent jamais personne; ils se trouvaient en ruines et complètement abandonnés lorsque survinrent les événements de la Commune. On se souvient peut-être de la discussion qui eut lieu, dans la commission chargée d'étudier la question et de préparer la loi que devait voter l'Assemblée, sur l'emplacement qui devait être choisi. On avait tout d'abord pensé aux îles des Saintes, dans les Antilles, comme lieu de déportation dans une enceinte fortifiée; mais, d'autre part, la Nouvelle-Calédonie semblait éunir toutes les conditions désirables pour l'établissement des déortés simples et, d'ailleurs, cette île avait déjà reçu un grand nombre de forçats et se trouvait être par le fait une véritable colonie pénitentiaire. Ce fut la raison dominante ; il n'y avait, en effet, qu'à compléter le personnel existant, qu'à renforcer la garnison, pour subvenir en partie aux exigences du nouveau service ; enfin, le climat des Saintes passait pour pernicieux alors que celui de la Nouvelle-Calédonie était très-sain. Restait seulement à déterminer les parties du pays qui seraient affectées à la déportation. Le choix de la commission s'arrêta sur l'île des Pins, au sud de la Nouvelle-Calédonie, et sur l'île Maré, l'une des Loyalty, pour la déportation simple ; et pour la déportation dans une enceinte fortifiée, sur la presqu'île Ducos, qui forme un des côtés de la rade de Nouméa et qui, par sa proximité du siége du gouvernement, donnait toutes les garanties désirables pour la répression d'une révolte, si improbable qu'elle fût. Cependant l'administration aurait désiré que la loi se bornât à indiquer la Nouvelle-Calédonie comme lieu de déportation, sans fixer à distance les emplacements où la peine devait être subie, et qu'on laissât au gouverneur, bien plus à même de juger sur place, le soin et la responsabilité de les choisir. Les événements sont venus prouver la justesse de cette appréciation ; de son côté, le gouverneur s'est toujours plaint du peu de sûreté qu'offrait pour la garde des déportés la presqu'île Ducos.

La loi du 23 mars 1872, en même temps qu'elle désignait les lieux affectés à la déportation, déterminait d'une manière générale le régime appliqué aux condamnés ; bientôt une série de décrets et de lois, 5 mars, 31 mai 1872, 10 mars et 25 mars 1873, complétait l'ensemble des dispositions législatives destinées à régir la matière. Dès que le ministère connut la décision de la commission au sujet des lieux affectés à la déportation, décision qui allait être sans doute ratifiée par l'Assemblée, le ministère, disons-nous, prévint le gouverneur de la Nouvelle-Calédonie de la prochaine arrivée de 1,400 déportés ; en même temps, le matériel nécessaire à leur installation lui était expédié, soit par les navires-trans-

ports qui amenaient les condamnés, soit par des bâtiments de commerce. Ces approvisionnements furent bientôt après calculés pour 3,000 déportés, chiffre qu'on ne pensait pas alors devoir dépasser. De plus, des instructions traçaient au gouverneur la ligne de conduite qu'il devait suivre en attendant le vote par l'Assemblée de la loi réglant le régime à appliquer aux déportés. Après lui avoir rappelé les dispositions de la loi de 1850, le ministre de la marine l'informait des principaux articles de la loi soumise à la sanction de l'Assemblée, et lui disait : « Vous devez limiter l'emploi des moyens coërcitifs à ce qu'exige strictement et absolument le maintien de la sécurité. Le gouvernement entend que l'esprit de la loi soit constamment respecté et que son application soit toujours conciliée avec les droits de l'humanité... Le principe de non-rétroactivité ne permettait pas au gouvernement de demander que le travail fût rendu obligatoire, mais vous comprendrez facilement que toute entreprise de moralisation échouerait, si elle ne cherchait un auxiliaire dans les habitudes de travail. Vos efforts devront donc tendre à obtenir de la bonne volonté des intéressés ce que la loi ne permet pas de leur imposer disciplinairement.... Sans vouloir vous imposer un programme que votre connaissance des lieux vous permet mieux qu'à personne de tracer avec compétence, je crois pouvoir dire que l'œuvre de colonisation trouverait difficilement les conditions de son développement dans un groupement de toutes les installations sur un même point de l'île. La création de divers centres, tout en donnant à l'action colonisatrice la liberté et l'espace dont elle a besoin, pourra, d'ailleurs, faciliter l'accomplissement des mesures prises pour soustraire les hommes de bonne volonté à l'influence pernicieuse des malintentionnés. »

Dès qu'il fut prévenu, le gouverneur fit les préparatifs nécessaires à la réception des convois de déportés qu'on lui annonçait. Il obtint des indigènes de l'île des Pins qu'ils se cantonnassent, moyennant indemnité, dans le nord et l'est de l'île; en même temps, s'élevaient les casernes, se frayaient les routes, se construisaient les débarcadères, tous travaux auxquels étaient employés les forçats. On créait des hôpitaux provisoires, auxquels étaient attachés sept médecins, deux pharmaciens, des sœurs de Saint-Joseph de Cluny et de nombreux infirmiers. Fort heureusement, les craintes sur la santé des déportés, qu'indiquait ce luxe de précautions, furent vaines; le nombre des malades n'atteignit jamais plus de 2 p. 100 de l'effectif par jour, et celui des décès plus de 2, 8 0/0 par an.

Enfin, au commencement de mai 1872, tout était prêt pour re-

cevoir 1,400 hommes, au milieu de juin, pour 3,000 déportés; des marchés avaient été conclus à Sydney ou dans la colonie, pour l'approvisionnement des nouveaux colons; les tentes, les ambulances, les cases, tout était en place.

A l'île des Pins, un arrêté du 9 novembre 1872 a partagé l'effectif de la déportation en cinq groupes ou communes. Chaque groupe a dû présenter neuf délegués au gouverneur, parmi lesquels celui-ci en a choisi trois, qui sont chargés des intérêts de leurs camarades pour les distributions de vivres et de vêtements; ils doivent encore transmettre au chef de brigade des surveillants les réclamations qui peuvent se produire, en même temps qu'ils exercent une sorte de contrôle sur les actes de leurs camarades.

La ration des déportés est celle des soldats, moins le vin, qui n'est distribué qu'à ceux qui travaillent. L'ensemble de ces mesures comprenait aussi la création d'une caisse des dépôts qui permettait à chaque condamné de mettre en lieu sûr l'argent qu'il avait gagné ou dont il était possesseur; enfin, on installait trois bibliothèques, à la presqu'île Ducos, à l'île des Pins et à Nouméa, et pour complèter ce qui touchait au moral, trois aumôniers catholiques et un pasteur protestant devaient donner aux condamnés, dans des chapelles qui venaient d'être élevées, les secours de leur religion.

Si la loi de 1852 n'avait pas autorisé les familles des condamnés à les rejoindre dans le lieu où ils subissaient leur peine, les deux lois de 1872 et de 1873 réparèrent cet oubli et, contenant des dispositions plus libérales, réglèrent les conditions de leur transport aux frais de l'État et déterminèrent leurs droits sur la propriété des concessions en cas d'indignité, d'évasion ou de mort des déportés.

Les demandes des familles devinrent bientôt si nombreuses, qu'on reconnut impossible de transporter tous ces émigrants sur les bâtiments de l'État. On fut donc obligé de s'adresser à la marine du commerce; sur la demande du ministre de la marine, un crédit spécial de 253,650 francs fut ouvert le 5 juillet 1873 pour subvenir aux dépenses du premier convoi. Un traité fut conclu avec un armateur du Havre qui fournit le bâtiment à vapeur le *Fénelon*, sur lequel prirent passage un médecin avec son aide, un aumônier et quatre sœurs de Saint-Joseph de Cluny, dont deux furent chargées de l'infirmerie. Parti du Havre le 27 juillet 1873 avec 440 passagers, le *Fénelon* toucha Nouméa le 20 octobre, n'ayant eu, grâce aux minutieuses précautions prises par le gouvernement, pas un seul décès à constater chez les adultes, et chez les enfants, au nombre de 142, que neuf décès, dont six avaient porté sur des enfants âgés de moins de deux ans.

Cependant, quelques familles avaient été transportées sur des bâtiments de l'État et avaient obtenu auparavant le passage gratuit sur les chemins de fer jusqu'au port d'embarquement; de plus, chaque femme dont l'indigence avait été constatée, avait reçu avant de quitter son domicile un secours de 50 francs pour elle et de 25 francs pour chacun de ses enfants, enfin des trousseaux avaient été distribués aux familles qui étaient dans le dénuement le plus complet.

Tandis que la métropole prenait toutes les mesures pour la prompte expédition des déportés, de son côté, le gouverneur réglait les rapports des condamnés avec l'intérieur et prenait des arrêtés qui devaient assurer la sécurité et le bon ordre. C'est ainsi que, pour éviter les évasions, il restreignait et réglementait les communications maritimes de l'île des Pins et de la presqu'île Ducos avec la Grande-Terre. Il divisait en deux zones le territoire de chaque centre et interdisait aux déportés le territoire militaire, où il groupait les soldats et tous les employés de la déportation. Il astreignait en même temps les déportés dans une enceinte fortifiée à l'appel journalier, et les déportés simples à l'appel du dimanche seulement. En accordant des concessions aux déportés, la loi était venue rendre leur garde et leur surveillance bien difficiles. A l'île des Pins seulement, ce régime n'offre pas d'inconvénients, parce que là, tout bâtiment qui s'approche de la terre est évidemment suspect. Mais à la presqu'île Ducos qui forme un des côtés de la rade de Nouméa, qui n'est séparée, dans le fond de la baie, de la Grande-Terre que par des marais et des bancs de corail recouverts d'une eau peu profonde, dont le rivage borde un havre fréquenté par un grand nombre de navires, sillonné continuellement par des embarcations où prennent place les femmes que leur travail appelle à Nouméa, la surveillance de l'administration, si vigilante qu'elle soit, peut être déjouée, et les événements sont venus donner raison aux craintes que le choix de cet emplacement avait tout d'abord fait concevoir au gouverneur.

II

L'autorité devait prendre d'autant plus de précautions contre une révolte possible, que les deux cinquièmes des déportés sont des repris de justice. Sur 3,324 condamnés arrivés à la Nouvelle-Calédonie au 1er janvier 1874, 1,185 avaient subi 3,194 condamnations, soit en moyenne 3 condamnations par individu. Malheureusement, tous les encouragements au bien qu'avait prodigués l'administration : concessions de terre, permission aux familles de rejoindre les

déportés, transports gratuits, secours de toute sorte, n'ont jusqu'ici produit que très-peu de résultats. Un grand nombre de condamnés se refusent à tout travail, pensant peut-être que le tort causé par eux à la société fait à celle-ci un devoir de les nourrir. Bien plus, ils fondent cette prétention sur ce que ni le Code pénal, ni la loi de 1850, ne leur ont imposé le travail. Il y aura évidemment là matière à réviser la législation, car on ne peut admettre que ces malheureux qui, non-seulement se sont dégagés de toute espèce d'obligation vis-à-vis de la société, mais ont encore enfreint et tenté de renverser les lois protectrices de l'état social, soient libérés, comme récompense de leur crime, de toute peine et de tout travail, alors que les ouvriers honnêtes et laborieux endurent tant de privations pour arriver à vivre et à faire vivre leurs familles.

Mais ce n'était pas tout : la mauvaise rédaction de la loi pouvait les amener à croire que l'État avait vis-à-vis d'eux des obligations. Elle dit en effet, que le gouvernement *fournira des moyens de travail* à tous ceux qui lui en demanderont. Il va sans dire que tous les déportés se firent inscrire sur les chantiers. Aussi le gouverneur fut-il obligé de demander un crédit supplémentaire de 1,100,000 fr. Le prix de la journée de travail avait été fixé à un franc, et si l'on réfléchit que les déportés travaillaient fort peu et mal, qu'ils n'avaient aucune charge, puisque l'administration leur fournissait le logement, les vivres et les vêtements, on verra que c'était leur faire une petite rente qui leur permettait d'ajouter à leur ration quelques-unes de ces douceurs dont ils avaient l'habitude, telles que vin ou liqueurs. Dans ces conditions, il ne restait plus à la population ouvrière de Paris qu'à se faire condamner en masse à la déportation; elle aurait trouvé à la Nouvelle-Calédonie une vie facile, sans travail et sans peine, au lieu des privations et de la misère quotidiennes. Cela devenait une prime offerte au désordre et à la révolte. L'administration supérieure le comprit si bien que, dans une série de dépêches, elle se hâta de repousser cette mauvaise interprétation de la loi et recommanda l'emploi presque exclusif du travail à la tâche.

Il ne faut pas croire cependant que des mesures radicalement contraires aient succédé à ce régime trop paternel, et l'administration a su respecter les intérêts des déportés de bonne volonté. Elle s'est efforcée surtout, et nous ne saurions trop la louer de cette sage pensée, d'attacher le déporté à la Nouvelle-Calédonie, d'en faire un véritable colon, c'est-à-dire de le fixer par l'intérêt au pays où il doit subir sa peine, enfin de faire qu'il y retrouvât tout ce qui pouvait lui faire regretter son ancienne patrie. Aussi comptait-on au 1er août 1873, à l'île des Pins, 432 hectares de terre occu-

pés par 982 déportés. L'administration a, de plus, chargé des hommes experts d'aider de leurs conseils les déportés, dans la pratique de l'agriculture; elle a enfin fondé dans le voisinage d'Ourail une ferme modèle consacrée principalement à l'élève du bétail, auquel le sol de la Nouvelle-Calédonie est particulièrement propre. Autour de cette ferme pourront se grouper les nouveaux colons, sûrs de trouver des conseils et des aides, en même temps que les outils et les semences qui pourraient leur être nécessaires.

Dès les premiers jours l'administration a usé de cette faveur, car le 25 septembre 1872, c'est-à-dire bien peu de temps après l'arrivée du premier convoi, le gouverneur accordait la première autorisation, et au 31 décembre 1873, 209 déportés avaient fixé leur résidence à Nouméa; 56 travaillaient pour le compte de la société de la Nouvelle-Calédonie à Gomen, 32 étaient employés aux mines du Diahot et de la Balade. Comme le nombre des ouvriers d'art est encore excessivement restreint dans cette colonie naissante, le travail est largement rémunéré, et les journées de huit à dix heures se payent 10 à 15 francs; c'est ainsi qu'un comptable à Nouméa, gagne 400 francs par mois, et qu'un cordonnier avec son fils qui est venu le rejoindre, fait 750 francs de recettes par mois.

Nous devons donc reconnaître que le sort des déportés, à quelque catégorie qu'ils appartiennent, est entre leurs mains, et que l'administration a tout mis en œuvre pour leur faciliter la réhabilitation. Les uns, les déportés simples, peuvent trouver de l'emploi chez les colons, ils peuvent devenir colons eux-mêmes; les autres, déportés dans une enceinte fortifiée peuvent voir, s'ils se conduisent bien, se transformer et s'amoindrir leur peine, ils peuvent, dès lors, aspirer aux mêmes biens que leurs camarades jugés moins coupables. Mais il faut pour cela qu'ils comprennent la nécessité du travail, source de tous les avantages qui leur sont promis. Il ne semble malheureusement pas jusqu'ici qu'ils se soient amendés, car sur 871 concessionnaires à l'île des Pins on n'en comptait que 220 qui avaient fait quelques tentatives de culture, et 70 qui se soient sérieusement efforcés de tirer parti du terrain que l'administration leur a confié. L'instabilité du Gouvernement, les fallatieuses promesses que leur a faites un parti peu scrupuleux sur le choix de ses alliés et de ses complices, semblent avoir entretenu jusqu'ici, chez les déportés, l'espérance d'un prompt retour en France. C'est à l'administration supérieure qu'incombe le devoir de chercher les stimulants nécessaires pour réveiller l'énergie de ces hommes qui, vêtus et logés comme ils ne l'ont jamais été à Paris, garantis de la misère par la prévoyance et la bonté d'un gouvernement qui oublieux du mal qu'ils ont fait, voudrait les

convertir au bien, jouissent en rentiers des loisirs et du bien-être que leur criminelle conduite leur a assurés. N'y aurait-il pas là de nouvelles dispositions législatives à prendre? une réforme ou plutôt un complément de la loi sur la déportation?

III

Nous ne croyons pouvoir mieux faire, pour compléter ce rapide résumé du régime appliqué aux déportés, que de reproduire, en les condensant, quelques-unes des données statistiques que vient de publier le ministère de la marine.

Il y avait dans la colonie, au 1er janvier 1874, 3,237 déportés, soit 739 déportés dans une enceinte fortifiée et 2,498 déportés simples. Ils exerçaient avant leur condamnation des professions diverses, dont l'énumération n'est pas sans intérêt :

Professions libérales	34
Commerçants et industriels	104
Ouvriers en métaux	362
Ouvriers en bois	259
Ouvriers du bâtiment autres que ceux désignés ci-dessus	487
Ouvriers pour vêtements	221
Employés divers	221
Employés aux travaux de la terre	108
Professions diverses	1.003
Au service d'autrui	200
	2.999
Militaires déserteurs	174
Sans profession	19
Profession inconnue	45
Total	3.237

Du 1er octobre 1872 au 1er janvier 1874, les décès se sont élevés à 68, qu'on devrait ajouter aux chiffres ci-dessus. 114 familles sont venues rejoindre pendant le même espace de temps leurs parents à la Nouvelle-Calédonie. Elles se composaient de 5 hommes, 108 femmes, 80 enfants au-dessous de 15 ans et de 30 enfants au-dessus de 15 ans et forment un total de 223 individus.

329 individus ont subi depuis leur arrivée dans la colonie, pour délits et crimes qu'il serait trop long d'énumer, mais parmi lesquels figure au premier rang l'ivresse, des condamnations diverses; 100 ont été condamnés par les tribunaux de la colonie, et 220 ont été punis disciplinairement.

Tels sont les intéressants détails que nous fournit la notice publiée par le ministère de la marine. Depuis ce moment, deux nouvelles évasions de déportés ont motivé, de la part du gouvernement local, de nouvelles mesures; ainsi, à l'avenir, il sera expressément défendu à tout navire, bateau ou embarcation, de passer dans le chenal compris entre la pointe ouest de la presqu'île Ducos et l'île Freycinet.

Il est également interdit rigoureusement de remettre ou de faire remettre aucune somme aux condamnés aux travaux forcés ou à la déportation dans une enceinte fortifiée.

Afin de faciliter la transmission des ordres entre Nouméa, la presqu'île Ducos et les bâtiments affectés à la surveillance du littoral, le gouverneur a fait établir un nouveau système de signaux de jour et de nuit; des guetteurs munis de longues vues, sont spécialement chargés du service des trois-mâts de signaux établis dans la presqu'île.

Enfin, au signal d'un tumulte ou d'une révolte dans l'enceinte fortifiée, les stationnaires iront s'embosser par le travers des camps de déportés de la baie Uatimburu et de Numbo.

Les attributions du gouverneur de la Nouvelle-Calédonie et la réorganisation de l'administration locale font l'objet d'un décret en 173 articles que le Ministre de la marine a soumis à la signature du Président de la République et dont nous résumons ici les principales dispositions.

Ce décret confère au gouverneur le droit de régler, d'après les prescriptions législatives, les installations des transportés et des déportés; d'arrêter, par des règlements généraux, le classement, la discipline des condamnés, l'organisation du travail, les mesures de répression, les récompenses; d'accorder ou de retirer les concessions de terrain; d'exercer enfin, sauf recours au ministre, des pouvoirs extraordinaires. Il pourra même faire arrêter, par mesure de sûreté, tout individu dont le maintien en liberté constituerait un danger pour la tranquillité publique; refuser l'autorisation de séjour à tous ceux dont la présence serait reconnue dangereuse; suspendre provisoirement tout fonctionnaire civil ou militaire. Il exercera seul et sans partage l'autorité militaire ; il aura la direction des navires et le droit de mettre la colonie en état de siége, sans l'intervention du pouvoir législatif de la métropole. Dans le domaine civil, il aura qualité pour trancher toutes les questions relatives à l'instruction publique, aux cultes, à la presse. Il tiendra la main à ce qu'aucune congrégation religieuse ne s'établisse dans la colonie sans l'autorisation spéciale du chef de l'État; il autorisera la publication des brefs ou actes de la cour de Rome.

Auprès de lui sera placé un conseil privé qui se réunira régulièrement une fois par mois au moins, pour délibérer sur les affaires doit il sera saisi par le gouverneur, pour lui donner son avis, pour statuer au contentieux.

Comme il est facile de s'en rendre compte, ce décret ne tend à rien moins qu'à investir le gouverneur d'une sorte de dictature. Nous doutons fort que de telles mesures viennent développer le commerce et l'industrie à la Nouvelle-Calédonie. Qu'on la considère désormais comme une prison, ou comme une place en état de siége, nous le comprenons; mais qu'on renonce désormais à la regarder comme une colonie. Déjà le tableau comparatif des importations et exportations pour 1873 et 1874 accuse un déficit très-sensible, il ne faudra pas s'étonner de le voir se prolonger jusqu'à ce que cesse enfin tout commerce, toute industrie, que l'État ne fera pas vivre. Tel est le résultat ordinaire de la compression, nul doute qu'il ne se produise également à la Nouvelle-Calédonie. Ces mesures si déplorables viennent d'être complétées par l'expulsion de la Nouvelle-Calédonie de plusieurs résidents civils; en même temps, l'Union Calédonienne, loge maçonnique de Nouméa, a été dissoute avec l'interdiction d'ouvrir une autre loge dans la colonie ou dans ses dépendances.

Enfin, une lettre que nous avons reçue à la fin du mois de mars nous annonce qu'il est grandement question d'abandonner la presqu'île Ducos, trop difficile à surveiller, et de transporter les déportés aux îles Belep ou Lebert. Ce groupe, situé au nord de la Nouvelle-Calédonie et à l'ntérieur du récif madréporique qui l'enserre, se compose de deux îles principales, Art et Pot, et de quelques rochers déserts. La population (600 habitants) a été évangélisée par le père Montlouzier qui a établi, avec quelques missionnaires, de belles plantations de cocotiers dans l'île Art, longue de sept milles environ et large de trois. En grande partie stérile, on ne rencontre dans ce petit archipel que des figuiers, des banians, des fougères naines, la canne à sucre et le melaleuca, excellente graminée, précieuse pour l'élève des troupeaux. Possédant un climat très-sain, bien arrosées, assez éloignées de la grande terre, ces îles semblent réunir toutes les conditions désirables pour l'établissement d'un pénitencier; telle était du moins l'opinion du docteur Rochas qui les visita il y a plus de quinze ans.

Gabriel Marcel.

LA QUESTION DES CHEMINS DE FER AU CONGRÈS DE LILLE (1).

(Suite et fin).

Sommaire. — Les chemins de fer en Belgique, en Angleterre, aux Etats-Unis, et liberté de l'exploitation, par M. Le Hardy de Beaulieu.— Cette liberté combattue par MM. D'Eichthal et Alglave. — Les chemins de fer d'intérêt local. — Discussion entre MM. d'Eichthal, Alglave, Dubar, Renaud et Levasseur.

V

La communication de M. Demongeot très-écoutée a terminé la séance du samedi 22 août. Nous reproduirons plus loin un certain nombre de tableaux statistiques intéressants et utiles à consulter, à l'appui de cet important travail. La discussion a commencé dans la séance de l'après-midi, à deux heures et demie.

M. Le Hardy de Beaulieu a ouvert la discussion de l'après-midi. Il a suivi, dit-il, avec un vif intérêt, les deux communications faites dans la séance du matin par MM. Georges Renaud et Demongeot. Tous les deux ont, à des points de vue différents, fait le procès aux monopoles des chemins de fer, accordés, paraît-il, en France, comme dans tant d'autres pays, avec plus de sollicitude pour les intérêts particuliers que pour ceux de la généralité.

M. Renaud a entrepris la défense des intérêts de populations nombreuses, encore privées de ces voies de communication rapides et perfectionnées qui répandent la vie et la richesse dans les contrées qu'elles traversent. Il a fait valoir, avec beaucoup de force et de logique, toutes les raisons que ces populations invoquent pour faire cesser l'injustice flagrante dont elles sont victimes.

M. Demongeot a fait voir l'autre côté de la question. Il a montré les compagnies, dotées du monopole des transports par chemins de fer, s'en servent pour exploiter le Trésor public chaque fois que l'intérêt général exige l'extension de leurs réseaux.

Les deux exposés concourent donc à la démonstration des inconvénients et des dangers du monopole des transports entre les mains des compagnies, lorsque ce monopole n'a d'autre frein que l'action, presque

(1) Voyez le dernier numéro (mars 1875), XXXVII, p. 422.

toujours impuissante, des gouvernements, beaucoup plus enclins à se laisser guider par les influences individuelles, toujours actives, que par des considérations vagues et éloignées.

Quelque désir qu'il en ait, M. Le Hardy de Beaulieu a le regret de ne pouvoir suivre les deux orateurs qui l'ont précédé dans l'examen des questions importantes qu'ils ont soulevées; le temps ferait défaut; il croit entrer davantage dans les vues de la section, en exposant la question des chemins de fer en Belgique, qu'il connaît mieux, puisque, par position, il est tenu de l'étudier sans cesse. Dans son pays, les hommes d'État, le commerce, l'industrie, l'opinion publique, pour tout exprimer en deux mots, poussent à la concentration du monopole des transports par chemins de fer entre les mains de l'État, ou, pour parler plus exactement, de l'administration spéciale qui est chargée par le Gouvernement de diriger les chemins de fer de l'État.

Pour faire comprendre la situation, un court exposé historique des faits paraît indispensable.

Les premiers chemins de fer d'intérêt général ont été, après une longue discussion dans la législature, confiés à l'administration publique.

Beaucoup de raisons ont été invoquées pour et contre; mais celle qui paraît, dans le moment, l'avoir emporté sur toutes les autres, a été la crainte de remettre à des capitalistes étrangers, dont le patriotisme était plus ou moins sûr, un instrument économique dont on entrevoyait dès lors l'importance et la puissance.

Les premières lignes de chemins de fer devaient, aux yeux des hommes d'État qui gouvernaient alors le pays, rendre la Belgique indépendante des ports hollandais, et même de l'issue vers la mer par l'Escaut.

En effet, la première grande ligne construite se dirigeait d'Ostende sur Cologne, la ligne d'Anvers sur Bruxelles n'étant considérée que comme un simple embranchement, à l'usage des curieux et des gens d'affaires. Il faut se rappeler que l'Escaut n'était pas encore définitivement affranchi en 1834.

Les premiers résultats de l'exploitation par l'État ne furent pas favorables; ils le furent même si peu, que des financiers très-entendus émirent des doutes sérieux sur le succès final de l'entreprise.

Cependant le pays, qui avait reconnu l'importance industrielle et commerciale des voies ferrées, réclamait vivement l'extension du réseau primitif. L'État, n'osant s'aventurer plus avant dans une entreprise aussi colossale, se décida à laisser agir l'industrie privée et l'esprit d'initiative individuelle. Il accorda donc successivement la plupart des concessions qui lui étaient demandées.

Au bout de vingt-cinq à trente ans, la situation devint celle-ci : l'État, qui avait commencé la construction des chemins de fer d'intérêt géné

ral en Belgique, en avait construit environ 600 kilomètres; l'industrie et les capitaux particuliers en avaient construit plus de 2,500.

Aujourd'hui, la situation, d'après les dernières publications officielles (31 décembre 1872), est celle-ci :

L'État a construit.................	600 kilom.	700
Lës compagnies..................	2.624	»
Total, pour le pays tout entier,....	3.224 kilom.	700

Mais, à partir de 1845, l'État, ou plutôt l'administration des chemins de fer, est entrée dans une voie nouvelle. Elle a tantôt pris en location des lignes concédées, moyennant prélèvement d'une partie de la recette brute, tantôt elle les a rachetées par annuités fixes, et enfin elle vient récemment d'essayer de deux systèmes, savoir : le rachat des actions émises par les compagnies concessionnaires à un taux déterminé, en se chargeant des dettes, de l'achèvement et de la réfection des lignes, et la concession par adjudication à celui qui s'engagerait à construire la voie pour le moindre rente annuelle fixe pendant les quatre-vingt-dix-neuf ans de concession, l'État se chargeant de l'exploitation.

A la fin de 1872, l'administration des chemins de fer de l'État exploitait de cette façon 1,548 kilomètres, dont 946 construits par des concessionnaires. Depuis cette époque, l'État a racheté les lignes du Grand-Luxembourg, environ 200 kilomètres, et il doit en être successivement livré près de 850 kilomètres de lignes concédées moyennant partage des recettes.

D'ici à trois ou quatre ans, l'État exploitera donc à peu près 2,500 kilomètres de chemins de fer, tandis que les concessionnaires n'en exploiteront plus, si elles ne sont rachetées, que 1,500 à 2,000.

Cette situation, sommairement esquissée, démontre qu'en Belgique, contrairement à ce qui se passe en France, les intérêts locaux ont été écoutés ou se sont fait entendre, malgré l'opposition et des concessionnaires anciens et des financiers méticuleux. Près ou plus de 4,000 kilomètres de chemins de fer sont actuellement concédés et, en très-grande partie, construits et exploités sur un territoire qui n'excède pas 30,000 kilomètres.

Ce n'est pas tout. Beaucoup de localités réclament encore des chemins de fer et les obtiendront par les influences politiques qu'elles font agir; les tramways viendront, à leur tour, augmenter la longueur du réseau et compliquer la situation.

Un double courant d'influences agit, dans ce moment même, sur l'administration, pour la pousser à racheter le restant des réseaux belges; d'une part, les actionnaires et obligataires, dans l'espoir très-fondé d'augmenter, de doubler, dans certains cas, la valeur de leurs titres; de l'autre, le public inconscient, qui ne voit dans le rachat par l'État

que l'espoir d'un abaissement des tarifs, et plus de régularité, moins de conflits dans les transports.

Le public a-t-il raison de pousser le Trésor à racheter les chemins de fer, au risque de créer un monopole complet sans autre contre-poids que l'opinion ? Telle est la question qui se présente aujourd'hui et que l'orateur croit devoir examiner, après l'avoir posée.

Le monopole, exercé par l'État, sera-t-il moins dangereux qu'entre les mains d'une ou de plusieurs compagnies particulières? La commission d'enquête anglaise sur les tarifs a conclu contre le monopole de la propriété des chemins de fer entre les mains de l'État, même s'il ne s'agissait pas de lui en confier l'administration et l'exploitation.

En Belgique, c'est surtout le monopole de l'exploitation et de l'administration que l'on veut confier à l'État; on se soucie peu de la propriété ou de l'usufruit.

Ce qui séduit le public, c'est l'espoir de tarifs abaissés, d'une exploitation plus régulière et moins coûteuse. Il ne se préoccupe en aucune façon des conséquences. Il adopte volontiers la formule suivante : *L'État doit exploiter à prix coûtant; il ne doit pas faire de bénéfices sur les transports*, en opposition avec l'idée préconçue, que les compagnies ou les particuliers n'exploitent qu'en vue du bénéfices à réaliser, le public ne tenant aucun compte des risques nombreux de perte.

Or, il est certain,— c'est du moins la conviction de l'orateur,— que le public belge poursuit une chimère et qu'il aboutira à une complète déception.

L'État est incapable d'exploiter à aussi bon compte que des particuliers, et il lui sera, avec le temps, impossible de continuer l'exploitation, sans relever les tarifs, ou sans payer, par l'impôt venant de tous, l'avantage, accordé à quelques-uns, de jouir des transports à bas prix.

Que l'État exploite à moins bon marché, cela est évident, non-seulement par la nature même des choses, mais encore par la simple étude de sa propre comptabilité. Il avoue que son exploitation absorbe de 70 à 71 0/0 de la recette brute, tandis que la moyenne des frais d'exploitation en France et en Angleterre ne s'élève pas à 55 0/0 de la recette.

Ces comptes sont-ils bien exacts? Le capital des sociétés est limité par la loi et par le fait. On a pu y puiser quelquefois pour dissimuler des situations momentanées; toutefois, cela ne peut aller bien loin; mais le capital de l'État est illimité. Dès que celui des chemins de fer est épuisé ou près de l'être, on trouve mille prétextes pour l'augmenter, et des majorités toujours prêtes à appuyer leur ministère!

Le Parlement anglais a imposé aux compagnies de chemins de fer une comptabilité uniforme et un contrôle public, qui rendent impossible toute dépense de capital au profit de l'exploitation. Cela n'est pas possible vis-à-vis d'une administration publique qui se contrôle elle-même et

qui n'est soumise qu'à une condition, faire approuver ses dépenses par la Cour des comptes, qui ne peut refuser son visa qu'en cas d'irrégularité. Quant au reste, c'est affaire de majorité dans le Parlement. Or, jamais majorité ne donnera tort au ministère, quel qu'il soit, le tort fût-il patent, surtout s'il est patent.

Le monopole dans les mains de l'administration ne peut donc conduire ni à l'économie, ni, par suite, à des tarifs réduits. Il y a d'autres inconvénients encore, dont on commence à s'apercevoir en Belgique, où l'on commence même à soupçonner certains dangers, que le public nie encore volontiers aujourd'hui.

L'administration publique prétend se soustraire à la resposabilité civile du transporteur ou ménager; elle fait des règlements contre le public, contre les commerçants et même contre les voyageurs qui se confient à sa sollicitude. Le public paie, mais l'administration prétend ne pas subir les conséquences de sa position d'agent soldé par le public. La possession d'une vaste administration, contenant une armée de fonctionnaires, d'employés, d'agents et d'ouvriers de toutes sortes, donne au parti, qui momentanément est au pouvoir, une influence énorme, par le patronage dont il dispose. De là, des conséquences diverses, politiques et administratives, qui tournent au détriment de la fonction économique de l'instrument. De là à la corruption de toute une catégorie d'électeurs, dans un pays, où le cens réduit considérablement le nombre des votants, il n'y a qu'un pas facile à franchir et qui l'a été plus d'une fois. D'autre part, les employés ne sont plus choisis pour leurs aptitudes, mais pour leurs services politiques. S'imagine-t-on une administration qui, sûre de l'appui du gouvernement dont elle fait partie, favoriserait certaines sections du pays, parce qu'elles sont bien pensantes et surtout bien votantes, au détriment d'autres, hostiles ou mal disposées pour le parti dirigeant? Il n'en faudrait pas davantage pour créer des antagonismes sans issue et sans remède. D'un autre côté, on reproche, non sans raison, aux administrations des Compagnies concessionnaires de ne viser qu'à l'intérêt réel ou apparent de leurs actionnaires. Il est toutefois singulier que ce reproche ne s'adresse ni aux administrations des Compagnies minières ou métallurgiques, auxquelles, au contraire, on fait un mérite de leur sollicitude, ni à l'industrie ni au commerce, en général, auxquels on ne peut généralement reprocher une philanthropie exagérée.

En Belgique, les compagnies concessionnaires, en général, n'ont pas été gâtées par le Gouvernement. En qualité de concurrent industriel, il leur a, dès l'origine, fait sentir, et quelquefois très-durement, sa position exceptionnelle et privilégiée.

Dans toutes les questions de rapports d'exploitation, c'est toujours l'administration de l'État qui a imposé ses conditions, « et ajoute

M. Le Hardy de Beaulieu, j'ai quelquefois entendu formuler le reproche qu'elle ne se croyait pas toujours liée par ses propres engagements quand elle découvrait qu'ils ne lui étaient pas favorables. »

Quoi qu'il en soit, la situation, faite à l'industrie privée des chemins de fer en Belgique, a conduit celle-ci à désirer la reprise des concessions par l'État; d'autre part, l'administration, désirant posséder le monopole, ne pouvait qu'encourager ces tendances.

La politique des Compagnies concessionnaires et de toutes les influences financières et autres, dont elles disposent, a donc été d'exploiter de façon à engager le public à les seconder dans leurs efforts, c'est-à-dire, de dépenser peu pour le service, d'exploiter d'une façon incomplète et sans vues d'avenir, de tout faire converger, en un mot, vers la reprise par l'État.

Déjà ces efforts ont été, comme nous l'avons vu, en grande partie couronnés de succès. Dans quelques années, l'État exploitera 2000 kilomètres de chemins construits par l'industrie particulière, qui devait les exploiter et en recevoir les péages pendant quatre-vingt-dix ans. Dans quelques cas, l'État a payé le chemin de fer racheté à sa valeur pleine, bien qu'une notable partie du terme de la concession fût déjà écoulée et que la voie comme le matériel fussent négligés et en mauvais état.

Dans la plupart des cas, pour ne pas dire dans tous, le Gouvernement a payé plus cher que ne l'eussent fait des particuliers, agissant pour eux-mêmes ou comme mandataires. Je m'étends sur ces faits pour montrer que l'État, construisant des chemins de fer à des prix plus élevés que les particuliers, rachetant les actions aux taux les plus hauts du marché, les exploitant tous à des frais plus grands que les particuliers, ne pourrait, quoi qu'il fasse, accorder des tarifs plus bas que les Compagnies, à moins que, puisant dans les caisses publiques, il ne fasse payer ses services par ceux qui ne les ont pas reçus, et contre lesquels il se peut qu'ils aient été rendus.

L'enquête anglaise de 1867, après avoir interrogé un grand nombre de témoins compétents, est arrivée à cette conclusion: que le monopole de la propriété des chemins de fer, placé entre les mains de l'État, serait ruineux pour les finances et ne serait avantageux qu'aux banquiers et aux capitalistes qui prêtent leurs fonds au commerce et à l'industrie; que le public, en général, n'entrevoit aucun avantage réel ni permanent, la loi de l'offre et de la demande agissant sur les prix malgré les tarifs de transport.

A quoi faut-il donc viser pour remédier à cet état de choses, si le monopole de l'État, pas plus que celui des Compagnies, ne peut donner au public la somme complète des utilités diverses que les chemins de fer doivent lui faire obtenir?

A supprimer le monopole, car c'est à celui-ci seul que l'on peut faire

remonter tous les inconvénients, indiqués par les orateurs qui m'ont précédé, aussi bien que par les plaintes et les réclamations du commerce et de l'industrie de tous les pays.

Est-il possible de supprimer le monopole des transports dont jouissent les chemins de fer ? Telle est la question que M. Lehardy de Beaulieu se propose d'examiner brièvement devant la section qu'il remercie de sa longue et bienveillante attention. Comment supprimer le monopole des chemins de fer? Tout simplement en les assimilant aux routes et aux canaux, aux rivières et aux fleuves.

Se plaignait-on des voituriers, des messagers ou des postes sur les anciennes routes? Les accusait-on d'opprimer le pays, de ruiner les finances de l'État? Cela ne serait certainement venu à l'idée de personne. Pourquoi accuse-t-on sans cesse, et à tout propos, les Compagnies de chemins de fer ou les États qui exploitent ces lignes de transports? Exclusivement parce qu'ils exercent un monopole.

Le public n'a plus le choix des voies à suivre ni des hommes à qui il peut confier ses marchandises ou ses personnes. Il doit, s'il veut expédier ou voyager lui-même, passer par les conditions que lui imposent l'État ou les Compagnies. Il doit se soumettre aux tarifs ou aux règlements des transporteurs. Ce n'est pas celui qui paye qui fait ou, au moins, qui peut débattre les conditions; celui qui est payé seul a qualité pour les imposer. La loi n'accorde d'autre protection que la limite d'un maximum de prix.

C'est contre cette situation anormale, on pourrait presque dire, contre nature, que se débattent les populations, l'industrie et le commerce, qui veulent recouvrer la liberté primordiale de l'offre et de la demande.

En Belgique, l'Etat exploitant de chemins de fer s'est même soustrait, autant qu'il l'a pu, aux responsabilités imposées aux transporteurs. Il paye des indemnités dérisoires, quelquefois rien du tout, aux victimes des accidents du chemin de fer, tandis que les Compagnies sont presque toujours condamnées à des indemnités exorbitantes et ruineuses. Ce n'est pas seulement de Belgique que des plaintes ont surgi. Nous venons d'entendre une partie de celles formulées contre les Compagnies françaises.

En Angleterre aussi, la tribune et la presse ont retenti de réclamations nombreuses. L'enquête de 1867 a mis en évidence la cause principale des vices dont le public se plaignait. Il fallait, là comme ailleurs, remonter aux monopoles de fait concédés aux Compagnies. On avait cru trouver un remède à cette situation en laissant s'établir des voies concurrentes; mais les Compagnies concessionnaires se sont bientôt entendues, et le public a très-souvent dû subir les exigences légitimes de deux capitaux au lieu d'un seul.

Quelques-uns ont proposé comme remède le rachat des chemins de

fer par l'Etat; mais l'enquête a démontré l'inanité de cette solution, qui n'eût eu d'avantages certains que pour les actionnaires et obligataires des Compagnies, dont les titres eussent doublé et quelquefois triplé de valeur. Dans ce moment, le palliatif, auquel les Anglais ont recours pour diminuer les monopoles et établir une certaine concurrence, consiste à étendre le champ d'exploitation des diverses Compagnies, en leur permettant de circuler sur les concessions voisines, de façon à opérer les transports d'un lieu vers l'autre ou vers les centres de consommation sans rompre charge. De cette façon, on remédie à une partie des défaut du système des concessions morcelées, mais il ne détruit pas le monopole, la cause première et principale de toutes les plaintes.

Pour abréger, M. Lehardy de Beaulieu dira que, dans sa conviction, il est non-seulement possible, mais économique et pratique, de supprimer le monopole des transports par chemins de fer, en rentrant dans la vérité des lois démontrées et non contestées de l'économie politique, qui sont, entre autres, la division du travail et la liberté de l'offre et de la demande.

« J'ai déjà indiqué, ajoute M. de Beaulieu, cette solution, il y a dix ans, au Congrès des sciences sociales d'Amsterdam. Je l'ai soulevée plus tard au parlement belge, dans une discussion du budget des travaux publics et à propos de concessions. Je vais l'indiquer de nouveau aujourd'hui. Il s'agit de séparer la propriété des chemins de fer de leur exploitation, de leur entretien, de leur conservation, de l'amélioration du matériel roulant ou mobile. En un mot, il s'agit de rendre la circulation des chemins de fer libre pour tous comme celle des routes, des canaux, des rivières et de la mer, sauf soumission aux conditions et règlements spéciaux de ce système mécanique de locomotion, établis en vue de la sécurité publique et de l'avantage même des exploitants.

« Il serait trop long de démontrer la possibilité technique de cette solution. Je me bornerai à dire qu'elle est pratiquée depuis très-longtemps aux Etats-Unis, notamment en Pennsylvanie, où, il y a quarante ans déjà, les transports sont effectués par des entrepreneurs spéciaux, dont les uns font le service des voyageurs à grande et petite vitesse, d'autres, celui des articles de messageries, d'autres encore, les gros transports à grandes et courtes distances. »

Pour s'établir entrepreneur dans ces conditions, il ne faut plus immobiliser des capitaux immenses comme ceux qu'exigent la construction des lignes et tout matériel fixe et roulant.

On peut établir de petites et de grosses messageries, selon ses moyens et le crédit dont on jouit. On voit même de petits messagers atteler leurs wagons au train d'un autre transporteur et faire le service des localités intermédiaires. Le public y gagne, en plus de la liberté de

choisir ses serviteurs, une responsabilité plus directe et plus spéciale et, en même temps, l'espoir, sinon la réalité immédiate, du meilleur marché possible.

Les propriétaires de la voie reçoivent, pour rémunération de leurs services, des péages qui ne sont pas exposés à être absorbés ou confondus avec les frais de transport. Leur rémunération est plus certaine et peut devenir en même temps plus grande.

On objectera, comme toujours, toutes sortes de difficultés, la plupart imaginaires, entre autres, les dangers de la liberté de parcours sur les voies ferrées. Ce sont des objections vieilles comme les chemins de fer eux-mêmes. Notons que ces voies offrent, sous ce rapport, un avantage marqué sur les routes ordinaires et sur les voies navigables. On ne peut pas s'écarter à volonté des rails; or, la direction des manœuvres devrait être conservée à ceux qui ont à la fois intérêt à la conserver et à lui faire produire tout ce qu'elle peut donner, c'est-à-dire aux propriétaires. Les trains resteront sous la direction suprême, comme aujourd'hui, du reste, des chefs de gare, qui tiendront la main à ce que l'allure, réglée par les nécessités du service général, soit maintenue. On aurait, d'ailleurs, ainsi une garantie encore meilleure dans la responsabilité directe, et plus facilement saisissable, du transporteur, responsabilité qui se perd actuellement dans les nombreux méandres des détours administratifs, surtout quand il s'agit de l'État.

Peut-on sérieusement rendre un ministère responsable d'un bris d'essieu, du déraillement qui en a été la conséquence, des accidents nombreux, et même des morts qui s'ensuivent? Il peut y avoir responsabilité légale, mais la responsabilité morale fait défaut. D'autres verront dans le système de la liberté l'anarchie des transports, au lieu de la simplification. Comment! Deux cents, cinq cents, mille, dix mille entrepreneurs de transports au lieu d'un seul! Voilà ce qu'on dira; car, dans notre pays, où l'on déteste cependant la centralisation, le commerce et l'industrie, pour éviter quelques inconvénients minimes, ne reculent pas devant son application la plus absolue aux transports par voies ferrées.

Eh bien! M. Lehardy de Beaulieu n'hésite pas à dire que le morcellement de l'exploitation, non pas en réseaux ni tronçons de réseaux, mais en messageries pouvant aller et passer partout, donnerait beaucoup plus d'ordre réel, plus de sécurité, de célérité, et surtout de responsabilité effective, que la contralisation à outrance, vers laquelle tendent actuellement les idées gouvernementales et l'opinion des classes industrielles et commerçantes de la Belgique.

Reste une dernière question à examiner, avant de terminer ce trop long exposé. Le système de la liberté des transports sera-t-il plus économique pour les populations, et rémunérateur pour les capitaux enga-

gés dans la construction des voies ferrées? M. Lehardy de Beaulieu parle surtout au point de vue de ce qui se passe en Belgique, où l'État est propriétaire d'une partie des lignes et co-propriétaire de toutes les autres jusqu'à la fin des concessions.

Pour ce qui concerne les concessions, il ne peut s'agir de modifier les conditions des contrats avant leur expiration. Quand ce moment sera venu, elles devront être remises à l'État en bonnes conditions d'entretien, quittes et libres de toutes dettes, charges et hypothèques. Les concessionnaires n'auront droit qu'au prix du matériel roulant et meublant des lignes qu'ils auront exploitées.

Si l'administration et les intérêts privés avaient eu la sagesse et la patience d'attendre la fin légale des concessions, rien n'eût été plus simple, en Belgique, que de réduire les péages à percevoir aux frais d'entretien et d'amélioration de la voie, sans aucune complication d'intérêts ni d'amortissement. Mais on a été pressé de jouir de tous les bienfaits que l'on attend du monopole absolu de l'État, et je crains fort que les contribuables n'aient à supporter, pendant de longues générations, les connaissances de cette erreur économique.

Examinant la question au point de vue de l'état actuel des choses, M. Le Hardy de Beaulieu dit qu'en supposant que le péage à établir pour le passage sur les chemins de fer soit égal à ce qui est nécessaire pour assurer non-seulement l'entretien des voies et de l'immeuble, en général, mais encore l'intérêt et l'amortissement du capital immobilisé, il y aura encore économie dans le système de la liberté. En effet, les charges que nous venons d'indiquer existeront en tout état de cause, quelque système que l'on adopte; il n'y a pas d'économies à obtenir de ce côté qui ne puissent l'être dans tous les systèmes, mais il y en a d'importantes à réaliser dans les frais et l'organisation des transports proprement dits, et elles ne peuvent l'être que par l'application, à cette branche du travail, de l'activité et de l'intérêt individuels.

L'esprit d'invention ne peut s'exercer que très-difficilement, en l'état actuel des choses, dans l'industrie des transports monopolisés. Le matériel employé est trop considérable pour qu'on puisse le remanier au fur et à mesure que les inventeurs trouveraient des simplifications ou des améliorations.

Il n'en serait plus de même avec le morcellement des exploitations. L'inventeur d'un véhicule perfectionné organiserait une nouvelle entreprise, sans être encombré d'un vieux matériel à détruire ou à vendre comme vieilles ferrailles. Il réalisera des bénéfices, il est vrai, mais le public en profitera également. Les concurrents adopteront le système nouveau ou le perfectionnement, exactement comme cela se passe dans l'industrie manufacturière.

On pourrait démontrer même, par les faits existants dans les divers

pays, que la tendance de l'exploitation des chemins de fer, même en Belgique, où elle semble pencher vers la centralisation absolue, est du côté de la liberté des transports. Là est l'avenir, et, d'ici à peu d'années, la résistance deviendra impossible à l'encontre de ce progrès, ainsi qu'avec le temps, elle l'est devenue à l'encontre de la liberté commerciale, malgré les échecs nombreux, les retards et les oppositions passionnées que cette idée féconde a rencontrés dans sa marche en avant.

En résumé, l'organisation des chemins de fer en Belgique, pas plus qu'en France, n'est dans une bonne voie. Elle s'est engagée dans une direction fausse et sans issue, fâcheuse pour l'État comme pour les capitalistes. L'État a successivement repris à bail, à forfait ou par partage des produits, dans la proportion de 50 0/0 ou à d'autres conditions très-diverses, un grand nombre de lignes. Les premières, construites par l'État, étaient les meilleures; la première de toutes (Anvers-Bruxelles) a donné un bénéfice dès la seconde année; mais des pertes sont survenues au fur et à mesure de l'accroissement du réseau. L'État a suspendu ses travaux; les recettes ont atteint un niveau suffisant; mais, ayant peur de la concurrence et subissant certaines influences locales, il a loué une partie des lignes concédées.

Les entrepreneurs demandaient à l'État une concession de quatre-vingt-dix-neuf ans pour construire; en revanche, on leur imposait un tarif. En France, les capitaux n'ont pas toujours répondu à l'attente des auteurs de projets : le Gouvernement a dû alors accorder, pour certaines lignes, un minimum d'intérêt. On avait bien obtenu cependant des capitaux, mais Dieu sait à quelles conditions onéreuses! Le capital-actions ne s'est pas pressé; il est resté entre les mains des sociétés financières. Tout s'est fait avec le capital-obligations.

Les entreprises particulières, voyant l'État exploiter lui-même, ont cherché à lui faire concurrence, non pour abaisser le prix des transports, mais dans le but de se faire racheter et de réaliser un bénéfice considérable. C'est ce qui est arrivé, il y a deux ans, pour les principales lignes qui appartiennent actuellement à l'État; la ligne du Luxembourg, notamment, a été rachetée à un prix presque double de celui qu'elle avait pu coûter. Toutes les compagnies ont pour objectif d'arriver au même résultat, en accablant le public de vexations, de manière à susciter de sa part le plus grand nombre de réclamations possible. Cette tactique si simple avait bien été pratiquée en Angleterre, mais on s'y était regimbé, et les tribunaux n'avaient pas craint de sévir.

La conclusion à tirer de ces faits est bien simple : *Les chemins de fer sont établis contrairement aux lois économiques qui condamnent le monopole. Il faut à tout prix en tenir compte.*

Le rachat des chemins de fer est considéré par la masse de la population comme une arme, dont l'emploi est désiré, par haine des compa-

gnies. En France, tout ce qu'a exposé M. Demongeot prouve que les difficultés entre les compagnies et l'Etat sont très-fréquentes ; mais elles n'existent plus en Belgique pour la construction des voies ferrées. L'Etat peut accorder des concessions, en concurrence avec celles qui existent déjà, ou même avec les siennes propres, comme cela s'est vu pour la ligne se dirigeant d'Anvers vers le nord de l'Allemagne. L'opinion publique a fini par s'irriter de la résistance qu'opposait l'Etat. On se fit de cette situation un argument de plus en faveur du rachat complet. Quand l'Etat possédera toutes les lignes, aucune concurrence ne sera possible. Mais, si elles ne sont pas construites, l'Etat ne peut pourtant entreprendre la construction de toutes les voies nécessaires. L'excédant des recettes sur les frais d'exploitation ne suffit point pour payer l'intérêt des capitaux. Le service rendu par les chemins de fer doit être payé par celui qui le reçoit ou par le contribuable, il n'y a pas de milieu. Or, il n'est pas juste que ce soit le plus grand nombre qui vienne apporter la prospérité dans une localité et la misère dans une autre.

« Par ces considérations, ajoute M. Le Hardy de Beaulieu, j'ai été amené à cette conclusion : *le monopole des transports est économiquement et pratiquement une mauvaise chose.* Comment détruire une semblable situation ? Par la liberté des chemins de fer, qui est plus facile à réaliser que celle de l'exploitation des routes et canaux. Le rachat par l'État produira-t-il ce résultat ? Je n'ai aucune répugnance à voir l'Etat propriétaire des voies de fer, mais ce que je crains, c'est le monopole de l'exploitation par l'Etat, nécessairement irresponsable. Pour moi, l'avenir des chemins de fer est dans la libre exploitation, s'exerçant à l'abri de règlements ayant pour objet de garantir la sécurité. Je suis convaincu que c'est le meilleur système ! »

M. d'Eichthal fait remarquer que les faits cités pour la France par M. Renaud sont exceptionnels. Ils étaient dus à la suspension des transports en 1871 et à la destruction du matériel, sans parler de l'éparpillement des wagons.

M. Bergeron signale, en ce qui concerne la Suisse, comme étant la cause de la crise des transports, la suspension qui a été occasionnée par l'encombrement.

M. Le Hardy de Beaulieu montre que les accroissements subits de trafic sont à redouter et peuvent suffire pour amener une perturbation dans les transports. Il cite l'exemple du chemin de fer qu'il a fait construire pour exploiter certaines carrières. Celles-ci fournissent de 20 à 25 wagons de matériaux. Au bout de deux mois, la masse des matériaux était décuplée et fournissait à la circulation 200 wagons et plus. Il a fallu faire venir des ouvriers en très-grand nombre pour faire face à ce développement subit du trafic.

M. d'Eichthal signale l'exploitation, dont la Compagnie des chemins de fer du Midi est l'objet, de la part des commerçants, et qui est fort onéreuse pour elle, car on spécule sur les retards qui se produisent, et cette spéculation pourrait faire craindre pour l'existence de la Compagnie. M. d'Eichthal est, depuis l'origine des chemins de fer, mêlé à leur administration; il affirme que l'intérêt des compagnies n'a jamais été l'objet des préoccupations de l'administration et que l'intérêt des compagnies est faible en présence de celui du public.

M. Demongeot fait observer que le droit de circulation libre, moyennant péage, ne peut être exercé dans des conditions pratiques, tant qu'il ne sera pas interdit, en principe, aux compagnies de chemins de fer, comme aux exploitants de lignes de touage, de recevoir des colis et de les transporter pour leur propre compte.

M. Alglave, sur la question générale, est opposé au système de la libre concurrence, qui dans la pratique n'est qu'une illusion. Ce système exige plusieurs capitaux pour construire plusieurs lignes consacrées à un service que pourrait aussi bien remplir une seule ligne n'employant qu'un seul capital. Cette multiplicité des entreprises, avec ses apparences de concurrence, conduit nécessairement, — l'expérience l'a montré, — à un accord public ou secret, créant le monopole qu'on voulait éviter, mais le créant avec deux circonstances terriblement aggravantes : la première, c'est qu'il a plusieurs capitaux à rémunérer au lieu d'un seul, ce qui le rendra bien plus exigeant et oppressif; la seconde, c'est que l'État, n'ayant pas accordé ce monopole purement de fait, n'aura pas pu y mettre de conditions, ce qui lui laissera toute latitude pour satisfaire ses exigences. Il faut remarquer d'ailleurs que les principes théoriques de l'économie politique ne sont pas engagés dans la question, comme on le croirait tout d'abord. La concurrence, — quand des circonstances de fait invincibles la restreignent forcément à un très-petit nombre de personnes et ne lui permettent de se produire qu'après de longues et coûteuses préparations, — la concurrence ne produit plus ses bienfaisants effets ordinaires, par l'excellente raison qu'elle devient alors un monopole partagé et non réglementé. Quant à l'intervention de l'État pour empêcher ou réglementer certaines entreprises industrielles, il est certain qu'elle est mauvaise ; mais la création d'un chemin de fer est un acte de la puissance publique, surtout au point de vue du droit d'expropriation, et l'État, obligé d'intervenir par sa fonction même, doit s'inquiéter des conséquences de ses résolutions, comme il le ferait pour une question politique proprement dite. Le système de la libre concurrence a été pratiqué dans toute son extension aux États-Unis, où il a produit les résultats les plus déplorables. C'est surtout l'étude de ces résultats qui a conduit M. Alglave aux convictions qu'il exprime sur ce point.

Quant au système consistant à scinder la construction et l'exploitation, cette dernière seule étant soumise au régime de la libre concurrence, M. Alglave le repousse également comme tout à fait impropre à résoudre les difficultés actuelles. En effet, la puissance transportante d'un chemin de fer ne dépend pas de ses rails, qui ont une puissance presque illimitée, mais de la rapidité des chargements et des déchargements, c'est-à-dire de la manière dont sont aménagées les gares. Pour les transports de marchandises, il serait bien difficile de charger et de distribuer les marchandises transportées, si des compagnies rivales se servaient de la même ligne. Il leur faudrait donc au moins des gares spéciales. On aurait tout lieu de craindre qu'il ne sortît de cette organisation de nombreux conflits qui ne profiteraient pas au public. D'ailleurs, il ne faut pas oublier que ce système a déjà été condamné par l'expérience, car la loi organique des chemins de fer prévoyait précisément cette distinction entre la construction et les entreprises de transport, distinction que la pratique a été impuissante, nous ne dirons pas à établir, mais à maintenir, puisque c'était le régime du roulage sur les routes de terre, les grandes voies de communication d'alors.

M. d'Eichthal fait brièvement l'histoire de la création et du développement des chemins de fer en France; il expose toutes les difficultés qui ont entravé leur marche et l'influence si heureuse qu'ils ont eue sur la prospérité du pays, grâce à la construction simultanée de notre grand réseau de chemins vicinaux qui, sans le concours de l'Etat, eût été restreinte, ajournée, arrêtée peut-être.

Ce concours a-t-il été donné sous la meilleure forme, par les meilleurs moyens? Aujourd'hui que, par suite de l'existence même des routes de terre et des lignes ferrées, le capital s'est multiplié dans une proportion telle, que son abondance étonne les plus optimistes, peut-être des combinaisons moins onéreuses pourraient-elles réussir, mais certainement rien de moins que ce qui a été fait n'eût assuré la rapide exécution de ces voies de transport; et, d'ailleurs, la combinaison adoptée n'a-t-elle pas procuré et ne continuera-t-elle pas à procurer à l'Etat des avantages soit directs, soit indirects, dépassant de beaucoup les charges qu'elle lui impose et qui, sans aucun doute, iront en diminuant.

La libre concurrence pour la construction des voies ferrées est-elle préférable à la concentration de ces voies dans les mains d'un petit nombre de Compagnies? Les arguments pour et contre abondent.

Les faits, qui valent mieux que les arguments, semblent parler victorieusement en faveur de la concentration. Nos voisins d'Angleterre, si peu favorables à la centralisation, ont construit tous leurs chemins de fer sous le régime de la libre concurrence. Le résultat a été la destruction d'un énorme capital employé sans plan d'ensemble, sans études

suffisantes. Une crise des plus graves est venue, en 1867, obliger toutes les lignes concurrentes à chercher le moyen d'arrêter le mal, de le réparer; les tarifs, abaissés avec exagération d'abord, ont été élevés depuis, et le capital détruit a commencé à se reconstituer. Les intérêts, lésés par cette hausse des tarifs, se sont émus, et le gouvernement a demandé qu'une commission, composée de membres de la chambre des Lords et de membres de la chambre des Communes, fît une enquête sur cette grave question. Après avoir entendu de très-nombreux témoins, représentant tous les intérêts engagés, cette commission mixte a fait un rapport dont les conclusions sont les suivantes :

La concurrence en matière de chemins de fer entre un petit nombre de compagnies paraît inévitable ; elle est peut-être désirable ! Le système adopté chez nous a empêché une concurrence inutile dans les directions favorables, et utilisé les forces disponibles pour assurer à toutes les parties du territoire leur part des avantages que procurent ces voies nouvelles.

On peut affirmer que c'est en France qu'elles ont le plus rapidement atteint les parties du pays, où le capital employé sera long à se reconstituer, le développement de la richesse ne pouvant y être que lent. Faut-il céder à la juste impatience de ceux qui réclament la satisfaction immédiate qu'ont obtenue leurs voisins, au risque de compromettre le succès du système adopté et appliqué? N'y a-t-il pas d'ailleurs des emplois d'un intérêt plus général et plus pressant, et que l'Etat doit chercher à satisfaire, en ce qui dépend de lui, et vers lesquels il doit diriger de préférence le capital disponible?

Il en est un qui se présente de suite à l'esprit. Nos chemins de fer, en arrivant à la mer, trouvent nos ports dans un état d'imperfection qui nuit de la façon la plus fâcheuse au développement de notre commerce extérieur.

Nous avons sur la côte méditerranéenne des salins, dont la puissance productive est presque illimitée, et ce sont les Anglais qui monopolisent la vente du sel sur cette côte. Nos richesses houillères à proximité des côtes sont énormes, et les Anglais disposent seuls du marché méditerranéen. Nos importations de minerais de fer sont grevées, par la même cause, de frais additionnels très-onéreux pour les grandes mines métallurgiques que nous possédons dans cette région. La loi de 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local doit-elle recevoir son application sans que le pouvoir central use du droit de contrôle qu'elle lui réserve, même quand il ne s'agit pas de combinaisons donnant à la loi une portée qui n'a pas été dans l'intention du législateur? M. d'Eichthal n'examine pas la question.

Ce qui ne peut être mis en doute, c'est que l'État doit arrêter toute tentative ayant pour but de convertir une série de lignes d'intérêt

local, plus ou moins constaté, en des lignes d'intérêt général, qui d'abord seraient ainsi créées sans subir les enquêtes et les examens, si sagement exigés pour ces entreprises, et qui surtout viendraient, par une concurrence inutile avec les grandes lignes existantes, compromettre au plus haut degré les finances publiques.

En finissant, il faudrait bien dire à ceux qui se plaignent de l'élévation des tarifs que les probabilités sont bien plutôt au relèvement qu'à un nouvel abaissement. L'industrie des chemins de fer subit les mêmes influences que toutes les autres industries, et ce n'est pas à une époque où la hausse des salaires est si grande et si générale, que le prix des transports a grande chance d'être abaissé quand le coût ne cesse pas d'en être augmenté. Cette situation équivaut, en réalité, pour les compagnies, à une baisse des tarifs, en ce sens que la différence entre le coût du service et le prix perçu pour le rémunérer a sensiblement diminué et paraît devoir diminuer encore.

M. Alglave. Il y a peu de temps, un marché important de blé fut passé à Odessa pour Zurich. La denrée devait donc passer par Marseille; mais on a eu 13 francs de bénéfice, par tonne, à faire parvenir ce blé par eau à Anvers et à le faire transporter de là, par la voie ferrée, à Zurich. C'est là une preuve évidente de la difficulté qu'ont nos chemins de fer à lutter contre les chemins étrangers. Il ajoute qu'une cause apparente d'infériorité pour nos chemins de fer, c'est la lourdeur des impôts. Le chemin de fer paye, par kilomètre, 1020 fr. d'impôts, soit directement, soit indirectement sous forme de transports gratuits imposés par l'Etat, etc. A l'Etranger, on ne trouve rien de pareil.

M. d'Eichthal. On a dit que le Havre et Marseille perdaient ; mais remarquons qu'en annexant l'Alsace et la Lorraine, les Allemands ont fait des sacrifices considérables pour nous enlever le transit.

M. Alglave. Dès avant la guerre, les cotons à destination de Mulhouse avaient intérêt à passer par Anvers, et cet intérêt est devenu bien plus considérable pour les fabriques de Mulhouse et même pour celles des Vosges.

M. Georges Renaud. L'économie est de 20 francs par tonne pour les cotons consommés par les fabriques des Vosges.

M. Dubar, rédacteur de *l'Écho du Nord*, croit même qu'elle monte encore plus haut, et qu'elle est d'au moins 25 francs.

M. d'Eichthal. Il eût été préférable, avant toute chose, de ne pas écraser les transports d'impôts. Quant aux chemins de fer d'intérêt local, beaucoup d'entre eux sont déclarés d'intérêt général, notamment celui d'Orléans à Châlons, et ne feront jamais leurs frais. Comme on ne peut les laisser périr, on sera amené à les imposer à l'État, qui les mettra à son tour à la charge des communes, quand ils paraîtront ne pas devoir être productifs.

M. **Dudar.** Dans le Nord, nous ne pouvons obtenir des chemins de fer d'intérêt local, et pourtant nous en avons un très-grand besoin.

L'orateur proteste contre la confusion, plus ou moins volontaire, que l'on fait bien souvent lorsqu'on parle des voies ferrées de cette catégorie. Il est certain qu'il y a en France des départements, des régions entières, où les lignes d'intérêt local ne peuvent être d'aucun rapport ; mais il en est d'autres qui font exception, celle du Nord, par exemple, où l'industrie, l'agriculture et le commerce ont pris un tel développement, que l'on peut, sans danger pour la fortune publique, y créer de nombreuses voies ferrées. On ne réclamera même pas le concours financier de l'État, et les compagnies, qui soumissionnent des concessions, se déclarent prêtes à entreprendre la construction immédiatement, à leurs risques, sans aucune subvention ni aucune garantie d'intérêt.

« Quelque belles que soient ces offres, dit-il, nous n'en attendons pas moins, quatre, cinq ou six ans, la déclaration d'utilité publique, le seul bienfait que l'on sollicite du Gouvernement. Aussi y a-t-il, parmi nos négociants, nos industriels, nos cultivateurs, un grave mécontentement, qui s'explique par le retard que l'on apporte à l'exécution des plus utiles entreprises, et dont l'administration des travaux publics supporte tout le poids. Il serait long de retracer l'historique des formalités que doit subir une compagnie d'intérêt local, depuis le jour où elle soumissionne une ligne jusqu'au moment où elle peut la livrer à l'exploitation; heureuse encore quand elle ne rencontre pas la puissante opposition de quelque grande compagnie, ou encore, dans notre zone frontière, celle de l'administration militaire! On sait combien le temps est une chose précieuse pour ceux qui s'occupent d'industrie ou de commerce; les retards apportés à la construction d'une ligne entraînent souvent des pertes considérables; aussi serait-il sage de compléter au plus tôt la loi de 1865. Cette loi confère aux conseils généraux le droit absolu de concéder des lignes d'intérêt local, mais elle a trop mal défini les caractères propres aux lignes de cette catégorie, pour que le Gouvernement ne puisse, trop souvent à l'instigation des grandes compagnies, dont il subit souvent l'influence envers et contre tout, revendiquer, comme étant d'intérêt général, des lignes qui doivent rester classées dans le reseau d'intérêt local.

Bien plus, alors même que le Gouvernement ne conteste pas aux lignes d'intérêt local leur caractère, il peut encore en retarder longtemps l'exécution. C'est lui, en effet, qui seul peut donner aux lignes la dernière consécration, c'est-à-dire les déclarer d'utilité publique. Or, les décrets d'utilité publique se font souvent attendre plusieurs années. Ne serait-il pas juste de fixer un délai, trois mois, six mois, un an, s'il le faut?

Le délai expiré, le Gouvernement serait obligé de prononcer l'utilité publique. On éviterait ainsi des retards successifs.

M. Eichthal croit que, si l'on avait de bons ports, les chemins de fer verraient leur trafic s'accroître considérablement, et cela faciliterait beaucoup la solution de la question. Si, au lieu de dépenser des millions à construire des chemins de fer d'un intérêt général contestable, on améliorait nos ports, cela vaudrait bien mieux.

M. Georges Renaud observe que, de l'exposé que vient de faire M. d'Eichthal, il semble ressortir que tout est pour le mieux dans l'organisation de nos chemins de fer, et que le régime actuel est le meilleur entre tous. Il est certain, cependant, que, par l'insuffisance de nos chemins de fer, nous perdons du terrain chaque jour dans le domaine économique par la cherté, la lenteur et l'inégalité des prix de transports. Et, en effet, l'exposé de M. Demongeot est la condamnation absolue de la politique suivie jusqu'ici par l'administration en matière de chemins de fer. Est-il vrai, comme M. Renaud l'a exposé dans sa première communication, qu'une notable partie du trafic français ait été détournée par les voies de fer étrangères? Est-il vrai que nous perdions une part trop sérieuse du transit que nous possédions autrefois dans la direction de l'Est à l'Ouest, et réciproquement? Est-il vrai que le Havre voie sans cesse Anvers lui enlever une portion considérable de son commerce par suite de la trop grande élévation des tarifs français par rapport aux tarifs étrangers, l'excès variant entre 1/4 et 1/3? Est-il vrai que Marseille ne reçoive plus un aussi grand nombre de navires chargés de blé ou d'autres produits, qui s'en vont débarquer soit à Brindisi, soit à Gènes? Est-il vrai que le Havre, et, par suite, tout le commerce français du Nord sont à la merci d'une seule ligne, qu'un accident peut tout à coup mettre hors de service, au moins temporairement? La situation n'est-elle pas identique pour Bordeaux et pour Marseille? Est-il vrai que les localités de la Basse-Seine, Lillebonne, Caudebec et autres, ne puissent avoir à leur disposition un chemin de fer, qui assure un débouché à leurs produits? Est-il vrai que les départements du Gard et de l'Hérault voient chaque année une quantité considérable de vins dépréciés, faute de moyens d'écoulement? Est-il vrai que des régions importantes de notre pays soient obligées d'aller chercher à l'étranger des débouchés pour les produits de leur agriculture et d'exporter leur blé par Marseille, faute de moyens d'écoulement et de tarifs de transport assez modérés à l'intérieur?

Est-il vrai, comme le dit M. Ducarre dans son rapport à l'Assemblée nationale sur la question houillère, qu'un grand nombre de nos mines ne soient pas ou soient mal exploitées, faute de chemins de fer desservant leurs bassins, par exemple, Champagnac, Aubin, Rodez, Aix, etc.? Est-il vrai que les inégalités de tarifs soient telles qu'elles favorisent trop souvent la concurrence étrangère, en fournissant à la houille anglaise des conditions de transport plus avantageuses que celles accordées

à la houille indigène? Est-il vrai aussi que nos tracés ne soient pas toujours les plus directs, que nos trains ne soient pas les plus rapides et nos tarifs les moins élevés? Est-il vrai, enfin, que les compagnies ne font pas toujours tout ce qu'elles peuvent pour améliorer la situation économique de nos voies ferrées? Si tout cela est vrai, nous serions donc, d'après les indications de M. d'Eichthal, fatalement voués à l'infériorité vis-à-vis l'étranger? Un économiste ne peut s'incliner devant cette fatalité! « Comme économiste et comme patriote, ajoute M. Renaud en terminant, je me refuse à me contenter d'une semblable solution. »

M. Alglave. Dégrevez les chemins de fer, et le pays n'y perdra rien.

M. Levasseur, de l'Institut, observe que les conditions d'exploitation des chemins de fer ont varié avec le temps. Dans le principe, il n'y avait qu'un petit nombre de lignes, et de grandes lignes; elles donnaient un revenu assez abondant. Les lignes secondaires ont été entées sur ces troncs; elles ont augmenté le tarif des grandes lignes et le commerce en général, mais en apportant un revenu brut kilométrique inférieur à celui des premières lignes; la moyenne a baissé, et les chemins de fer ont eu une rente inférieure, bien que rendant un service plus grand et contribuant dans une large proportion à l'accroissement de la richesse du pays. De grandes lignes parallèles, se faisant concurrence soit dans le même pays, soit dans les pays voisins, ont été construites, et, la matière à transporter étant plus disputée, les revenus ont encore, de ce fait, tendu à diminuer ou à ne pas s'élever dans la même proportion que la richesse générale. Ce n'est pas uniquement par le revenu net kilométrique qu'il convient d'apprécier l'utilité que les sociétés modernes retirent des chemins de fer. Il faut néanmoins s'appliquer à ce qu'ils donnent un revenu suffisant, pour que les capitaux continuent à se porter de ce côté, et à ce que les transports se fassent au plus bas prix possible, afin que le commerce en tire le plus grand parti possible et que le transit ne soit pas enlevé aux lignes françaises par les lignes concurrentes de l'étranger. Pour cela, il faut, de la part des compagnies anciennes ou des compagnies à créer, un système de construction et d'exploitation sévèrement économique, et, de la part de l'État, un système d'impôts qui ne gêne pas la circulation.

M. d'Eichthal conteste le point de départ de M. Renaud; ses conclusions sont inexactes, parce que ses prémisses ne sont pas prouvées.

M. Renaud répond par les faits qu'il a cités et qui sont notoires. Il demande à M. d'Eichthal si les compagnies font bien tout ce qu'elles peuvent pour améliorer leur service, et si elles ont effectivement cherché tous les moyens d'augmenter la masse de leur trafic, de manière à pouvoir réduire leurs tarifs. Cela est contesté dans toute la France. Que l'on se reporte aux délibérations des Chambres de commerce de Rouen, du

Havre, de Nîmes, etc.! « Nous demandons, dit-il, la concurrence, pour faire cesser un régime dont M. Demongeot, volontairement ou non, a prononcé la condamnation. »

M. Dubar. La concurrence permettra, au moins, de créer de nouvelles lignes indispensables. Quand la Compagnie du Nord existait seule, sans rivale, elle s'était toujours refusée à toute espèce d'innovation, d'amélioration, et à la construction de toute nouvelle ligne de chemins de fer. On n'en aurait jamais rien obtenu sans la menace et l'aiguillon de la concurrence. Les grandes compagnies se montrent fort peu disposées à créer de nouveaux chemins de fer.

M. d'Eichthal conteste cela. Il a vu avec inquiétude les compagnies se lancer dans des demandes de concessions exagérées, ce qui éloigne d'autant pour l'État le moment du partage des bénéfices. On a déjà mis à la charge des grandes compagnies une telle quantité de petites lignes, ne faisant pas leurs frais, qu'on risque fort de les ruiner.

M. Alglave constate que beaucoup de lignes que l'on croit très-prospères ne le sont pas, et qu'un grand nombre de chemins de fer d'intérêt local couvrent à peine ou même ne couvrent pas leurs frais d'exploitation. On dit bien que les cantons qu'ils traversent seront plus riches, mais enfin la différence ne sera pas toujours énorme, et il s'agit de savoir si le capital, ainsi ajouté à la richesse de la région, égale ou n'égale pas le capital perdu dans la construction d'une ligne qui ne produit aucun bénéfice ou donne même des pertes. En matière de chemin de fer comme pour toute autre entreprise industrielle, qu'on se place au point de vue des particuliers ou au point de vue général du pays, il faut toujours prendre pour critérium le principe que toute dépense doit payer ses frais.

M. Demongeot n'admet pas que l'État puisse et doive contrarier, en quoi que ce soit, la construction des nouvelles lignes, sous le prétexte que leur rapport serait minime ou même nul. Du reste, jamais pareille raison n'a été invoquée par l'administration, et jamais elle ne pourrait l'être.

La discussion a été close avant d'être épuisée, l'heure étant trop avancée. Les statuts de l'*Association française pour l'avancement des sciences* ne permettent point d'émettre de vœu. On a donc dû s'en tenir a cet échange d'observations. Au point de vue de la science économique et des intérêts industriels et commerciaux, nous ne pouvons que féliciter MM. Le Hardy de Beaulieu, Demongeot et Dubar d'avoir maintenu haut et ferme le drapeau des principes économiques et d'avoir vaillamment défendu les intérêts du Trésor. Il est fâcheux que les principes, mis en avant par M. Demongeot pour la concession de nouvelles lignes, aient été encore méconnus lors de la concession d'un réseau spécial à la Compagnie du Nord par la loi du 15 juin 1872. Seront-elles mieux

observées pour les concessions, dont l'Assemblée est saisie, de 800 kilomètres, à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée et de près de 300 à celle du Midi? Nous le voudrions, mais nous n'osons l'espérer. Les résistances de l'administration et du Conseil d'État paralyseront sans doute le désir qu'aurait la Chambre de faire mieux.

Georges Renaud,
Secrétaire de la 15e section (Économie politique et statistique).

Voici les tableaux qui viennent à l'appui de l'exposé de M. Demongeot, reproduit dans le numéro précédent (XXXVII, p. 435).

I. Relevé des dépenses faites pour la construction des chemins de fer, au 31 décembre 1869.

	Longueur concédée.	Par l'Etat.	Par les compagnies.	Par divers.	Totaux.
Nord.....	1824	2.508.000	672.712.000	2.819.000	678.039.000
Est.......	3097	129.611.000	1.076.727.000	5.395.000	1.211.733.000
Ouest.....	2894	208.442.000	932.889.000	13.221.000	1.154.552.000
Orléans...	4319	261.530.000	1.238.102 000	8.782.000	1.508.414.000
P.-L.-M..	5827	266.203.000	2.106.311.000	31.746.000	2.404.260.000
Midi......	2372	106.612.000	631.880.000	20.821.000	759.313.000
Total.....	20.333 kil.	974.906.000	6.658.621.000	82.784.000	7.716.311.000

II. Dépenses à effectuer au 31 décembre 1869.

		Par l'Etat.	Par les compagnies.	Par divers.	Totaux.
Nord.....	1824	14.270.000	69.288.000	1.050.000	84.608.000
Est.......	3097	61.041.000	158.574.000	1.643.000	221.258.000
Ouest.....	2894	75.724.000	315.128.000	1.620.000	392.472.000
Orléans...	4319	88.923.000	180.917.000	156.000	269.996.000
P.-L.-M.	5827	189.437.000	377.933.000	909.000	568.279.000
Midi......	2372	115.112.000	236.880.000	402.000	352.394.000
Totaux....	20 333 kil.	544.507.000	1.338.720.000	5.780.000	1.889.007.000

III. Ressources financières des compagnies, au 31 décembre 1869.

	Capital social.		Emprunts par obligations.				
	Milliers d'actions.	Montant réalisé.	Nombre d'obligations.	Montant réalisé.	Sommes à rembourser.	Rentrées diverses.	Total des capit. réalisés en millions.
Nord...	525	231.875.000	1.330.740	420.417.909	665.370.000	8.868.172	661.1
Est. ...	584	292.000.000	2.520.888	798.320.644	1.323.024.450	5.000.000	1.095.3
Ouest. .	300	150.947.918	2.800.398	837.676.097	1.425.412.100	»	988.6
Orléans.	600	307.784.570	3.144.737	932.467.746	1.589.934.265	56.242.553	1.296.5
P.-L.M.	800	345 437.458	5.963.708	1.905.848.496	2.877.580.725	26.149.225	2.277.4
Midi...	250	149.861.852	1.725.488	501.397.318	863.423.500	87.924	648.3
Totaux.	3.059	1.474.906.798	17.485.959	5.396.128.210	8.744.745.040	96.317.874	6.967.3

IV. Situation du capital-actions, au 31 *décembre* 1869.

	Nombre d'actions.			Taux moyen.		Capital.			Divid. en 1869.	
	Milliers d'actions émises.	Amorties.	A amortir.	d'émission.	d'amortissement.	Réalisé.	Amorti.	Millions à amortir.	fractions.	Total.
Nord.....	400 / 125	1.292	523.708	400 / 575	400	231.875.000	516.800	209.5	67	35.088.436
Est......	584	10.188	573.812	500	500	292.000.000	5.094.000	286.9	33	18.935.796
Ouest....	300	2.972	297.028	503.15	500	150.497.918	1.486.000	148.5	35	13.895.980
Orléans..	600	14.308	585.692	512.97	500	307.784.570	7.154.000	292.8	56	32.798.752
P.-L.-M..	800	»	800.000	431.93	500	345.549.216	»	400	60	48.000.000
Midi. ...	250	»	250.000	587.44	500	146.861.852	»	125	40	10 000.000
Totaux..	3.069	28.660	3.040.340	»	»	1.474.906.798	14.250.800	1.462.7	»	158.718.964

V. Situation du capital-obligations, au 31 *décembre* 1869.

	Nombre d'obligations.			Taux moyen.		Capital.		
	Emises.	Amorties.	A amortir.	d'émission.	d'amortissement.	Réalisé.	Millions amortis.	Millions à amortir.
Nord....	1.330.740	48.000	1.282.740	315	500	420.417.909	24.0	641.3
Est......	2.520.888	54.667	2.466.221	316	525	798.320.644	29.7	1.293 2
Ouest....	2.800.398	57.851	2.742.547	299	509	837.676.097	32.5	1.392.8
Orléans..	3.144.737	79.273	3 065.464	296	505	932.467.746	42.6	1.547.3
P-.L.-M.	5.963.708	111.263	5.852.445	319	482	1.905.848.496	64.0	2.813.5
Midi. ...	1.725.488	25 733	1.699.755	290	500	501.397.318	13.1	850.3
Totaux. .	17.485.959	376.787	17.109.172	308	501	5.396.128.210	205.9	8.538.7

VI. Charges et garanties des emprunts des différentes compagnies pour 1869.

	Emprunts.			Garantie de l'Etat pendant 50 ans.		
	Intérêts.	Amortissement.	Total.	Taux.	Capital, en millions.	Annuités(1).
Nord	19.157.977	2.402.500	21.560.477	4.655	200.0	9.310.000
Est.........	40.620.544	3.630.900	44.251.444	4.655	860.0	40.033.000
Ouest.......	42.239.905	4.092.000	46.331.905	4.655	843.0	39.241.650
Orléans.....	46.698.567	4.702.695	51.401.262	4.655	849.7	39.553.535
P.-L.-M....	91.652.123	7.665.854	99.317.977	4.655	595.2	27.411.000
Midi	25.270.152	1.965.854	27.235.652	4	118.0	4.720.000
				4.655	426.8	19.866.540
Totaux.	265.639.268	24 459.449	290.098.717	»	3.892.7	180.136.661

(1) Les chiffres de cette colonne sont un *maximum* de la charge qui peut incomber à l'Etat, ma la charge réelle se réduit aux insuffisances des produits de l'exploitation.

VII. Profits particuliers, relevés par l'Etat, de l'exécution des chemins de fer en 1869.

	Nord. 1486 k.	Est. 2732 k.	Ouest. 2172 k.	Orléans. 3750 k.	Midi. 1745 k.	P.-L.-M. 4141 k.	Totaux.
A. recettes perçues.							
	(En millions de francs.)						
Impôt de 1/10 sur les voyageurs et les transports grande vitesse..........	4.731	4.893	5.447	5.433	2.167	9.852	32.523.000
Contrib. foncière et patente.	287	369	438	495	189	773	2.551.000
Licences,estamp.,plombs,etc	107	77	28	18	12	80	322.000
Timbre des actions et oblig.	352	724	754	856	479	1.796	3.961.000
Impôt sur les valeurs mobilières et droit de mutation des titres...........	808	958	889	1.131	656	2.172	6.614.000
Timbre des récépissés et lettres de voiture.........	902	1.010	910	1.200	398	1.647	6.067.000
Timbre-poste des let. d'avis.	22	201	80	35	35	225	588.000
Droits de douane perçus sur les houilles et cokes consommés par les compag.	149	387	181	67	28	»	812.000
Frais de contrôle et de surveillance...............	181	343	263	476	409	584	2.258 000
Totaux.......	7.529	8.962	8.992	9.711	4.373	17.129	56.696.000
B. Economies réalisées.							
Administration des postes.	2.843	4.096	3.222	7.235	2.428	7.484	27.306
Transport des militaires et marins.................	1.674	4.045	3.335	5.295	1.402	8.440	24.191
Transports de la guerre (Economie sur les prix du commerce)..........	75	200	62	210	99	284	930
Transp. des finances (do).	130	160	105	225	158	205	983
Transport des prisonniers..	75	161	155	165	35	399	990
Transp. gratuit des agents des douanes et contributions indirectes.........	109	65	47	100	16	130	467
Administ. des télégraphes..	145	521	100	610	290	637	2.303
Totaux.......	5.051	9.248	7.026	13.840	4.428	17.579	57.172
TOTAUX GÉNÉRAUX.........	12.580	18.210	16.018	23.551	8.801	34.708	113.868

VIII. Eléments et composition du produit net réservé (conventions de 1868 *et* 1869).

	Longu. kilométriques.			Dépenses de premier établissement, en millions.					
	Ancien réseau.				Ancien réseau.			Nouveau réseau.	
					Prévues.				
	Réelle.	Pour le calcul du prod. net réservé.	Nouveau réseau.	Nombre d'actions.	Actions.	Obligations.	Complément. Obligations.	Prévues. Obligations.	Complément. Obligations.
Nord.....	1173k.	1173	651	525.000	231.8	308.1	60	200	»
Est (1)...	990	994	2119	584.000	292.0	33.0	40	865	»
Ouest.....	900	900	1993	300.000	150.0	275.0	»	719	124
P.L.M. (2).	4334	4345	1734	800.000	345.0	1.681.0	96	630	7
Orléans...	2017	2020	2340	680.000	300.0	214.0	»	832	22
Midi (3)..	796	798	1788	250.000	146.3	1.437.0	30	456	»

(1) Non compris la ligne de Colmar à Mulhouse, dont la concession a été annulée par la convention du 17 juin 1873, réglant la situation de la compagnie de l'Est en raison des événements de guerre.

(2) Une loi récente a rendu définitives les concessions éventuelles d'Annemasse à Annecy et à la frontière suisse (35 kilomèt.) et a fixé à 2.026.000.000 le capital de l'ancien réseau et à 31.800 fr. le produit net kilométrique réservé.

(2) Y compris les lignes de Mazamet à Bédarieux et de Severac à Neussargues, concédées définitivement.

	Composition du produit net réservé.					
		Service des obligations.				
	Dividende.	Ancien réseau.	Nouveau réseau.	Somme additionn. pour arriver au prod. kilomét.	Total.	Prod.net réservé par kil.
Nord...	24.675.000	17.717.187	2.200.000	+ 26.333	44.855.520	38.240
Est....	17.520.000	1 897.500	9 515.000	— 7.100	28.925.400	29.100
Ouest...	9.000.000	15.400.000	7.909.000	+ 1.000	32.310.000	35.900
P.L.M..	37.600.000	94.107.500 (1)	6.930.000	— 466.500	138,171.000	31.800
Orléans.	31.080.000	12.305.000	9.152.000	— 17 000	52.520.000	26.000
Midi....	8.750.000	8.550.250	5.016.000	+ 35.730	22.351.980	28.010

	Modifications éventuelles du produit net réservé.						
	Augmentation pour chaque million de dépenses compl.		Diminution.		Dividende.		Réserve spéciale réalisée à l'aide du prod. net réservé au 31 déc. 1871.
	Sur l'ancien réseau.	Sur le nouv. réseau.	Pour chaque longueur de 100 kil. du nouv. rés. non ouverts à la garantie.	maximum.	Prévu d'après la composition du produit net.	Distribué (moyenne 1865-1869)	
Nord....	45.00	»	200	1000	47.00	63	»
Est.....	58.00	»	200	»	30.00	33	»
Ouest...	»	12.00	200	2000	30.00	35	4.325.000
P.L.M.	13.50	2.55	80	1200	47.00	58	12.000.000
Orléans.	»	6.00	200	2400	51.80	56	5.667.000
Midi....	72.00	»	200	2800	35.00	40	2.820.000

BULLETIN

LE MONOPOLE DES CHEMINS DE FER ET LES FUSIONS EN 1852.

Lettres de MM. Bartholony, président du Conseil d'administration du chemin d'Orléans, et Clapier, député des Bouches-du-Rhône.

Il s'est formé parmi les députés à l'Assemblée nationale une commission extra-parlementaire dont M. Clapier, député des Bouches-du-Rhône, est président. Cette réunion a reçu, dans la séance du 12 mars, communication des pièces suivantes, qui ont de l'intérêt, soit au point de vue de la question actuelle des chemins de fer, soit au point de vue de l'histoire des nouveaux moyens de transport en France.

LETTRE DE M. BARTHOLONY, PRÉSIDENT D'ADMINISTRATION DU CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Monsieur, l'an dernier, sous l'empire du sentiment que firent naître en moi les paroles que vous avez prononcées à la tribune de l'Assemblée nationale, le 23 mars 1874, je vous avais écrit la lettre ci-incluse; mais, devant l'accueil qui fut fait à votre attaque contre les grandes compa-

(1) Ce chiffre se décompose en :

Charge *effective* d'un capital d'un milliard réalisé au 31 décembre 1867. 54.950.000 fr.

Charge du complément 681.000.000 à 5.75 0/0........................ 39.157.500

Total................ 94.107.500

gnies, je crus devoir m'abstenir et je retins ma lettre. Mais aujourd'hui qu'une commission extra-parlementaire vient de vous élire son président, il n'est plus permis de conserver aucun doute sur l'esprit qui anime cette commission et sur le but qu'elle se propose d'atteindre. Je reviens donc à ma première idée et je vous adresse, avec ma lettre du 25 mars 1874, le discours prononcé par moi dans un banquet que m'ont offert, le 18 janvier 1853, les administrateurs de l'ancienne compagnie d'Orléans.

Je désire que l'exposé sincère des principes dont je vous donne connaissance ait pour effet de vous rendre plus juste envers des hommes dont le but principal a été de rendre un grand service au pays, en concourant de tous leurs efforts à l'accomplissement de la grande œuvre du siècle, dont le public jouit, sans se rendre compte des peines, des soins et des travaux de tous genres, que les chemins de fer ont coûtés à ceux qui les ont construits.

Vous ne m'en voudrez pas, j'espère, de la publicité très-restreinte que je compte donner à cette lettre, écrite pour la défense des intérêts qui nous sont confiés. C'est dans cette espérance que je vous prie d'agréer, etc. BARTHOLONY.

Voici la réponse dont il vient d'être question et qui est intitulée : *Une réponse qui n'a pas été faite pour le besoin de la cause* (25 mars 1874) :

En lisant dans le discours que vous avez prononcé dans la séance de l'Assemblée nationale du 23 mars 1874 : « que le monopole des chemins « fer était la plaie de la France, et que vous voudriez pouvoir déchirer « ce désastreux contrat du 27 mars 1852, » je me suis rappelé un banquet que m'ont offert, à cette époque de la fusion, les administrateurs des Compagnies du Centre, de Bordeaux et de Nantes.

Ce banquet eut lieu le 18 janvier 1853 ; j'eus l'occasion naturelle d'y prononcer quelques paroles qui, en raison de leur date, ont peut-être une certaine valeur, en ce sens qu'elles expriment avec vérité dans quel esprit et dans quels sentiments les administrateurs anciens et nouveaux entendaient diriger cette première grande entreprise de chemins de fer.

Ce discours, retrouvé par hasard dans mes papiers, m'a paru une réponse péremptoire aux reproches adressés aux grandes compagnies et au décret-loi du 27 mars 1852, en particulier. Ce décret fut un acte de courageuse et intelligente initiative, comparable à ceux accomplis par le baron Louis et le comte de Villèle. Le premier, au début de la Restauration, par sa fidélité à tenir la promesse faite de payer loyalement toutes les dettes de l'Empire, a fondé le crédit public de la France, que le second a heureusement développé par deux mesures qui portèrent ce crédit à une hauteur inconnue jusqu'alors : je veux parler de la conversion des rentes 5 0/0 et de l'indemnité aux émigrés.

Ces deux mesures, malgré les critiques inintelligentes et passionnées de l'opposition, sont et resteront l'honneur de la Restauration.

Le décret du 27 mars 1852 a le même caractère de hardiesse et de haute intelligence administrative.

fut le point de départ de la reprise des affaires, et l'on vit le crédit public atteindre rapidement le cours le plus élevé qu'il ait jamais obtenu depuis (celui de 86 fr. pour le 3 0/0).

Du reste, monsieur, vous êtes-vous jamais demandé ce que, sans ces grandes agglomérations, seraient devenues, au milieu des crises politiques et financières traversées, cette multitude de petites compagnies sans force et sans crédit avant leur fusion?

Elles seraient tombées toutes comme des châteaux de cartes, et nous aurions eu en France le spectacle que nous offre l'Allemagne, ne pouvant se remettre de la crise effroyable qu'elle a eu à subir pour n'avoir pas fait chez elle ce que nous avons fait sagement chez nous.

C'est pour combattre des erreurs sur les grandes compagnies françaises, trop généralement répandues, que je livre ce toast, sans aucun commentaire, à la publicité très-restreinte d'une brochure que je me propose de publier incessamment, laissant au bon sens public à faire justice d'incriminations irréfléchies autant que passionnées (1).

En Angleterre et en Belgique, des pays si souvent et si justement cités pour leur bonne administration, on a rendu officiellement hommage au système du réseau français; et la compagnie d'Orléans, qui a creusé laborieusement le large sillon où sont venues successivement se ranger les Compagnies créées à son image, s'en fait honneur, bien loin de se croire obligée de s'en défendre (2).

Veuillez agréer, etc.

---

(1) Cette publication a été ajournée et va paraître incessamment.

(2) *Note de mars* 1875. — L'exemple de la Compagnie d'Orléans n'a pas été imité seulement par les Compagnies de chemins de fer qui se sont successivement formées, après ses succès. Cet exemple a été imité par les autres grandes Compagnies industrielles : le Creuzot, Fourchambault, Hayange pour les forges, Saint-Gobain pour les glaces et les produits chimiques, les grandes Compagnies houillères, etc. Ces grandes associations ont créé la puissance industrielle de la France. La constitution des grandes Compagnies de chemins de fer a amené de grands travaux très-nécessaires, mais très-onéreux : chemins de la Bretagne, Brest, Cherbourg, chemins du Centre, traversant les montagnes d'Auvergne, des Cévennes, des Alpes, de la Franche-Comté.

Discours prononcé par le président de la Compagnie d'Orléans, au banquet que lui ont offert, ainsi qu'aux anciens membres de la Compagnie, le mardi 18 *janvier* 1853, *leurs nouveaux collègues du conseil d'administration* (1).

Messieurs et chers collègues,

Il y a à peu près un an que commençait à poindre la pensée, réalisée depuis, de l'union des quatre compagnies d'Orléans, de Bordeaux, du Centre et de Nantes.

A cette époque déjà, personne, parmi nous, ne contestait les avantages matériels de cette concentration puissante d'intérêts ; mais on était moins disposé à croire à la fusion des personnes, à la communauté des vues administratives, et plus d'un doute s'était produit sur la question de savoir si l'on trouverait dans les avantages matériels dont je parlais tout à l'heure, une compensation suffisante au trouble que semblait devoir apporter le nouvel ordre de choses dans la gestion de nos lignes respectives.

Aujourd'hui, j'ai du bonheur à le dire, après six mois d'épreuves, l'assimilation est complète, et il n'y a plus réellement qu'une Compagnie et qu'un conseil d'administration : celui de la Compagnie d'Orléans avec ses prolongements.

Ainsi donc, la fusion, à laquelle nous avons tous concouru, a eu un entier succès, et sous le rapport matériel et sous le rapport moral. Nous sommes à la tête de l'entreprise la plus importante qui existe en France, et le chef de l'État, à la volonté énergique duquel nous avons dû l'existence comme grande Compagnie, peut se dire en toute vérité que les bienfaits de la fusion sont évidents à tous les yeux, tandis que les inconvénients qu'on lui avait signalés sont encore à se produire.

En effet, où sont les traces du monopole dont on avait voulu faire un épouvantail ? Avons-nous relevé un seul tarif? Il ne se passe pas un jour, au contraire, que nous ne fassions des abaissements nouveaux en vue d'un accroissement de circulation, qui est le véritable et permanent intérêt de la Compagnie.

Est-ce que le crédit dont nous jouissons, est-ce que la prospérité progressive que nous avons trouvée dans la réunion de nos intérêts, autrefois épars et souvent contraires, ne nous imposent pas des devoirs au-

---

(1) Un banquet à l'occasion de la fusion avait été offert, le 4 juin 1852, au président et aux nouveaux membres du conseil par les anciens administrateurs de la Compagnie d'Orléans, qui décernèrent au premier une médaille d'or en souvenir de leurs bons rapports et de la fondation de la Compagnie d'Orléans. Ces membres étaient MM. de Gascq, président de chambre à la Cour des comptes, Benoist-d'Azy, député de Fougère, Cochin, de Waru, Foucher, comte Philippe de Ségur, Lavallée, Bousquet, A. Durand, comte de Rainneville.

devant desquels nous sommes les premiers à courir, et auxquels nous voudrions vainement nous soustraire?...

Est-ce que le dicton si juste et si vrai de nos pères « noblesse oblige », ne s'applique pas aux grandes associations que le mouvement social tend à substituer chaque jour davantage aux puissantes individualités d'autrefois?

Est-ce qu'à défaut des nobles sentiments qu'inspire presque toujours une position élevée, l'intérêt seul d'une grande Compagnie constamment placée sous l'œil du pays ne commandait pas à ses administrateurs de constants efforts pour justifier la protection du gouvernement et la bienveillance publique?

Est-ce qu'il n'y a pas une satisfaction véritable dans la pensée qu'on laissera quelques traces de son passage en ce monde?

Est-ce qu'il y a quelque chose de plus désirable, à une époque où les bienfaits civilisateurs de la paix ont remplacé les maux ruineux de la guerre, où la véritable gloire consiste à édifier, non à détruire; est-ce qu'il y a quelque chose de plus désirable que d'associer sa fortune privée à la fortune publique, si grandement engagée dans les œuvres auxquelles nous travaillons?

Non, messieurs et chers collègues, soyez-en convaincus, nous avons choisi la bonne part. En travaillant simultanément au bien public et à notre fortune privée, nous faisons ce qu'il est le plus doux et le plus sage de faire pour sa propre satisfaction et le bien de ceux qui nous sont chers (1).

Persévérons donc, Messieurs; l'œuvre que nous avons entreprise est digne d'occuper activement notre vie et celle de plusieurs générations de successeurs.

Surtout, chers collègues, conservons soigneusement la bonne renommée dont nous jouissons; élevons bien haut et tenons d'une main ferme le drapeau du véritable esprit d'association que nous avons cherché à

---

(1) *Note de mars* 1875. — Les administrateurs d'Orléans, en dehors des jetons de présence (25 fr. pendant 14 ans, 42 fr. depuis la fusion, au maximum, 5,100 fr. par an), ne se sont réservé aucun avantage particulier. Ils n'ont participé à la fortune de la Compagnie que comme actionnaires et en raison du nombre de leurs actions. Une seule exception a été faite à cette règle. Le conseil a demandé et obtenu, non sans peine (c'est la seule occasion où l'on ait dû recourir au scrutin), une participation aux bénéfices de l'entreprise en faveur des employés de la Compagnie, participation que, pour la mettre à l'abri de tout esprit de retour, ils ont fait inscrire dans les statuts (article 66).

Il suit de là que les administrateurs d'Orléans ont attaché avant tout un grand prix à l'honneur d'être à la tête de la plus grande entreprise d'intérêt public d'alors et de donner un exemple de l'esprit d'association en France, qui n'était qu'en germe en 1838. Je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte de le constater officiellement.

naturaliser dans notre patrie, non sans difficulté, mais aussi non sans quelque succès.

Nous sommes à la tête de l'industrie en France, par la date de notre entreprise (juillet 1838), par les mesures fécondes et utiles que nous avons contribué à faire introduire dans le système des concessions, par les résultats que nous avons déjà obtenus, oserai-je dire, par notre bonne et loyale administration? Oui, pourquoi ne le dirai-je pas?

La confiance que nous témoignent nos actionnaires en toutes circonstances est la véritable récompense d'administrateurs tels que nous. Rendons-nous toujours dignes de cette confiance.

N'oublions jamais que nous sommes les tuteurs des actionnaires ; que c'est leur chose que nous administrons, non la nôtre ; et que leur estime, leur reconnaissance même soient le prix de nos efforts incessants, pour rendre notre entreprise utile à la fois au pays et à eux.

C'est ainsi que nous ferons applaudir de plus en plus au décret du 27 mars 1852, qui a fondé notre association.

A la Compagnie d'Orléans et à ses administrateurs anciens et nouveaux.

II.

Réponse de M. Clapier, député des Bouches-du-Rhône, président de la commission extra-parlementaire des chemins de fer.

Paris, 12 mars 1875.

Monsieur, je suis heureux que la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire me fournisse l'occasion de rectifier l'erreur qui paraît s'accréditer sur la pensée qui a suscité la formation de la réunion extraparlementaire que j'ai l'honneur de présider, et sur le but qu'elle se propose.

Cette réunion n'a l'intention ni de contester, ni d'affaiblir les droits de l'Etat sur les chemins de fer, ni d'élever un antagonisme contre la commission nommée par l'Assemblée, ni de porter atteinte aux droits acquis et aux intérêts existants.

Le but que ses membres se proposent est d'abord :

D'étudier en commun les questions si difficiles de chemins de fer, dont une discussion de tribune ne permet pas d'apprécier toujours les détails et de vérifier les chiffres ;

De centraliser les renseignements que chacun d'eux reçoit de ses commettants ;

De discuter par avance les projets de loi qu'il leur paraîtrait utile de soumettre à la décision de l'Assemblée ;

De créer entre les intérêts similaires un lien d'étroite solidarité ;

Et enfin, d'offrir aux personnes qui croient avoir des réclamations à présenter, un moyen facile de se mettre en rapport avec les membres de l'Assemblée nationale.

Les discussions sérieuses que ses délibérations ont déjà provoquées dans la presse sur l'interprétation des lois de 1865 et 1871, en jetant un grand jour sur cette question, démontrent l'utilité de nos études.

Quant à moi, je ne suis personnellement hostile à aucune Compagnie, pas plus aux anciennes qu'aux nouvelles, et moins encore aux hommes honorables qui les dirigent; mais je suis l'adversaire du monopole que je trouve mauvais dans l'industrie des transports comme dans toute autre industrie; je suis heureux d'être d'accord sur ce point avec la plus grande partie de nos chambres de commerce et de tous les grands industriels qui ont manifesté leur opinion dans l'enquête de 1870 sur le commerce des tissus.

C'est en ce sens que j'ai pu dire, non pas que les grandes compagnies, mais que le monopole des chemins de fer est une plaie pour la France.

Quant aux concessions de chemins de fer qui ont eu lieu en 1852, soit par des lois, soit (ce qui est énorme) par de simples décrets, je persiste à les considérer comme funestes au pays, et cela par les motifs suivants :

1° Les lois de 1852, en prolongeant de 40 à 99 ans le délai de concession des Compagnies existantes, et en accordant ce délai de 99 ans aux concessions nouvelles ont, pour les unes, violé les droits acquis de l'État, et accordé aux autres des droits excessifs et nuisibles à l'intérêt public. Si les délais stipulés aux concessions de 1845 eussent été maintenus, l'État serait à la veille d'être propriétaire de toutes nos grandes lignes de chemins de fer.

2° Les tarifs de 1852 sont trop élevés; ces tarifs avaient été combinés pour des concessions d'une durée de trente-cinq à quarante ans; en les maintenant à des concessions de quatre-vingt-dix-neuf ans, on a réparti l'amortissement du capital engagé sur une trop longue durée.

Il est vrai que les Compagnies, pour étouffer toute concurrence, soit des voies navigables, soit même du roulage à courte distance, ont réduit ces tarifs; mais ces réductions de pure convenance pour elles ont substitué l'arbitraire des Compagnies aux prescriptions de la loi.

3° En supprimant dans les cahiers des charges la clause de la révision des tarifs tous les quinze ans, laquelle s'y rencontrait à l'origine, les lois de 1852 ont lié l'avenir d'une manière irrévocable.

4° En divisant les transports en grande et petite vitesse, système contraire à celui adopté en Angleterre, elles ont rendu le transport des marchandises pauvres trop lent, et celui des marchandises riches trop cher; ce qui, dans l'enquête de 1870, a soulevé les plaintes des représentants des grands centres industriels.

5o La diversité des tarifs, qui sont au nombre de huit, jette dans leur application une confusion dont le commerce est quelquefois victime.

Et puis, l'abus des tarifs différentiels permet d'éluder la loi d'égalité qui forme la base des stipulations du cahier des charges.

6° Les délais de parcours ne sont pas garantis par des dispositions suffisantes.

Les compagnies les éludent, en n'accordant le rabais des tarifs spéciaux que sous l'obligation de renoncer aux délais de transport.

7° Par suite de la faculté d'émettre des obligations avec une simple autorisation ministérielle, les grandes Compagnies ont altéré la proportionnalité normale entre leur capital-actions et leur capital-obligations ;

8o En l'absence de toute pénalité pour le cas d'inexécution des obligations des Compagnies concessionnaires, dans les délais prescrits, les départements sont placés dans leur entière dépendance ;

9o Les incertitudes qui règnent sur la manière de calculer le capital du premier établissement ; la complication qui résulte de la division des concessions en plusieurs réseaux, du mode d'application des garanties d'intérêt, du capital réservé et du déversoir, ont créé des obscurités qui rendent toute vérification de compte à peu près impossible par l'Assemblée nationale, et la part de bénéfice réservée à l'État, complètement illusoire.

10° L'étendue démesurée des concessions faites à la plupart des Compagnies, étendue qui tend à s'accroître chaque jour, impose à l'administration, pour la surveillance et l'exploitation des chemins de fer, des fardeaux qui dépassent les forces et l'intelligence des hommes les plus éminents.

11o Les combinaisons financières qui assurent aux actionnaires un revenu invariable, en déversant sur les nouveaux réseaux tout l'excédant des bénéfices de l'ancien réseau, désintéressent les grandes Compagnies de tout progrès et de toute amélioration et paralysent chez elles tout esprit d'initiative.

12° La faculté accordée aux anciennes Compagnies d'exécuter tous les travaux nouveaux qui leur sont concédés, avec des obligations émises, tandis que les Compagnies nouvelles ne peuvent émettre leurs obligations qu'après emploi de la moitié de leur capital, établit, entre ces Compagnies, une inégalité que rien ne justifie.

13o L'obligation imposée à l'Etat, en cas de rachat ou de fin de concession, de rembourser à la Compagnie le prix d'un mobilier acquis à l'aide d'obligations amorties et dont l'État avait garanti l'intérêt, me paraît, sauf erreur, excessive, et faire payer par l'État un mobilier acquis avec des deniers qui lui auraient profité au moins en partie.

14° Enfin, on ne peut voir, sans quelque regret, que les cahiers des charges, qui ont tout fait pour garantir les intérêts des actionnaires, ne

contiennent pas un mot pour améliorer le sort des ouvriers et des employés des chemins de fer.

Je me plais à reconnaître que la sollicitude de MM. les administrateurs peut y avoir suppléé dans une certaine mesure, et j'ai été heureux d'apprendre que la Compagnie d'Orléans a attribué une part de bénéfices à ses employés.

Je suis persuadé que cette libéralité s'exerce sur le revenu réservé et non sur le déversoir. Mais il eût été convenable que cette disposition bienveillante fût, non pas une exception, mais le droit commun inscrit dans tous les cahiers des charges.

L'armée qui combat trouve dans la loi des garanties de ses droits; l'armée qui travaille aurait dû trouver une place dans les traités de concession.

Je ne méconnais pas les services que les grandes Compagnies ont rendus au pays. Mais je ne pense pas que les priviléges démesurés qui leur ont été concédés fussent indispensables pour faire construire des chemins de fer.

Pour ranimer le travail en 1852 et ramener les capitaux vers la construction des chemins de fer, il suffisait de rendre au pays la tranquillité et aux capitaux la sécurité, ainsi que l'a prouvé l'impulsion que reçurent les affaires en 1855 et 1856.

Je reconnais que les chemins de fer ont largement contribué à la prospérité du pays; mais les grands établissements industriels qui ont été créés à la même époque, les améliorations agricoles, répandues sur le sol, et les sociétés de crédit, y ont contribué aussi et n'ont reçu ni priviléges, ni subventions, ni garanties d'intérêt de l'État.

Les chemins de fer procurent, dit-on, au Trésor des recettes importantes, mais s'ils payent leurs impôts, comme tout le monde, l'État leur donne en échange protection et sécurité; en outre, les chemins de fer ne sont pour l'État que des intermédiaires de perception; les sommes qu'ils versent au Trésor, ils les reprennent sur les voyageurs et sur les marchandises, c'est la condition de tous les industriels!

Les services gratuits qu'ils rendent ne sont pas même un avantage; si ces services étaient payés, l'excédant de recette qui en résulterait, grossissant le déversoir, diminuerait les intérêts payés par l'État; l'État profiterait d'un côté de ce qu'il payerait de l'autre.

Je ne crois pas que l'État soit intéressé à préserver les grandes Compagnies de toute concurrence, et qu'il ait à craindre de voir sa garantie d'intérêt compromise par la diminution de leur trafic.

La création de nouvelles lignes aura pour résultat, non de diviser le trafic, mais de l'accroître; le trafic n'est pas une quantité invariable, c'est une quantité mobile, élastique, progressive, qui se développe à mesure que de nouvelles facilités leur sont offertes, et, de plus, les im-

pôts qui péseraient sur les titres émis par les nouvelles Compagnies, la taxe des transports à grande et petite vitesse, l'accroissement des droits perçus sur le timbre des quittances et des effets de commerce, suite inévitable d'un mouvement commercial plus actif, offriraient de larges compensations aux minces diminutions de recettes qui pourraient résulter d'une concurrence faite aux lignes existantes.

Du reste, cette diminution ne serait que momentanée, les marchandises que les nouvelles lignes déverseraient sur les grandes, auraient bientôt rétabli l'équilibre.

Si cet inconvénient de la concurrence était réel, il se réaliserait, soit que les lignes nouvelles fussent construites par les grands réseaux, soit qu'elles le fussent par d'autres; les grandes compagnies paraissent si peu le redouter, qu'elles sollicitent chaque jour de nouvelles concessions.

L'offre faite par les grandes compagnies de construire ces nouvelles lignes, sans subvention ni garantie d'intérêt, est une pure illusion.

En assimilant les lignes nouvelles à l'ancien réseau, ces lignes empruntent une subvention indirecte au déversoir, lequel garantit l'État contre tout payement d'intérêt.

La crainte de voir les concessionnaires des petites lignes faire agiotage de leurs concessions est une éventualité peu dangereuse; il est facile de la prévenir par les stipulations du cahier des charges.

Il est possible de se prémunir contre les éventualités d'abandon des travaux en cours d'exécution à l'aide de cautionnements et de sérieuses justifications du capital social.

De plus, les compagnies nouvelles, n'ayant pas d'engagements ultérieurs, se mettront immédiatement à l'œuvre, tandis que les compagnies anciennes, surchargées de concessions, non encore achevées, ont besoin de délais beaucoup plus longs!

Enfin, l'existence dans le pays de grandes compagnies, dont quelques-unes disposent d'un personnel de quarante à cinquante mille hommes, constitués en syndicat secret, et réunies par les liens d'un intérêt commun; de compagnies qui disposent de presque toute la presse, qu'elles subventionnent et dont elles achètent ou la parole ou le silence, qui exercent sur toutes les *administrations publiques* l'influence que donne la position élevée de leurs administrateurs, peut n'être pas sans de graves inconvénients.

Tels sont, monsieur, quelques-uns des motifs qui me dirigent et dont s'inspirent probablement aussi les membres de la réunion dont je fais partie.

Le travail de l'homme ne peut s'exercer sur la matière pour l'approprier à ses besoins que de deux manières, soit en la changeant de forme, soit en la changeant de lieu.

Le changement de forme, c'est l'industrie; elle a longtemps tendu à se constituer en monopole, soit par les jurandes, soit par le système protecteur.

Ce monopole a succombé sous les efforts des partisans de la liberté du travail et de l'échange.

Le changement de lieu, c'est le trafic ; le monopole auquel on veut le soumettre succombera pareillement, je l'espère, sous les efforts de la liberté des transports.

C'est la lutte pour le libre-échange qui recommence sous une autre forme.

J'ai l'honneur d'être avec respect, monsieur, votre très-humble et très-obéissant serviteur,

CLAPIER.

SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE POLITIQUE

RÉUNION DU 5 AVRIL 1875.

COMMUNICATIONS : Mort de MM. Brown et Feubert. — Fondation d'une société d'économie politique à Vienne, en Autriche. — Les procès-verbaux de la conférence monétaire.— Le *Giornale degli Economisti*.

DISCUSSION : Entraves à la construction des chemins de fer d'intérêt local et la loi des sociétés.

OUVRAGES PRÉSENTÉS.

ADDITION A LA SÉANCE DU 5 MARS : L'impôt sur le capital.

M. Wolowski, membre de l'Institut, député de la Seine à l'Assemblée nationale, a présidé cette réunion à laquelle avait été invité M. Leone Lévi, professeur de droit au *King's college* de Londres.

Au début de la séance, M. le Président annonce la perte récente que la statistique, cette sœur de l'économie politique, vient d'éprouver. M. Brown, vice-président des *actuaires* de Londres, est mort récemment; il était généralement estimé pour son esprit d'investigation sagace et son dévouement aux intérêts de la science. Membre actif de tous les congrès de statistique, depuis leur inauguration à Bruxelles, il a rejoint dans la tombe l'illustre Quetelet, dont il était l'ami. Quand il a terminé sa carrière si bien remplie, il était à la veille d'être nommé président de la Société de Statistique de Londres, aux travaux de laquelle il a constamment contribué d'une manière utile.

M. MAURICE BLOCK a aussi annoncé la mort d'un homme de bien qui, s'il n'a pas été membre de cette Société, a été économiste

et a rendu des services à ce que l'on pourrait appeler l'économie politique pratique. M. Foubert, en dernier lieu chef de la division des mines au ministère des travaux publics, a publié une brochure qui a été remarquée;—elle est intitulée : *l'Impôt sur les valeurs mobilières*,—et un certain nombre d'articles sur des qustions de subsistances; il a été aussi l'un des commissaires de la grande enquête agricole de 1865 à 1868. C'est précisément par rapport à ces questions qu'il a pu montrer son esprit libéral et son savoir économique; il a été pour beaucoup dans certaines mesures intelligentes prises lors des périodes de cherté que nous avons traversées, et il n'a pas été étranger à la réduction considérable des droits de douane sur la viande (de 55 fr. à 3 fr. par bœuf) décrétée en 1852 ou 1853, réduction, il est vrai, qui n'a pas empêché le prix de la viande de s'élever d'une manière inquiétante pour le consommateur. M. Foubert avait l'esprit juste et le caractère conciliant; il ne laisse que des amis.

M. Wolowski dit que l'indication des travaux de M. Foubert et de la part qu'il a prise à notre réforme des douanes, notamment en ce qui concerne les céréales et les bestiaux, rappelle les obstacles qu'il a fallu vaincre chez nous pour surmonter des préventions vivaces. Le maréchal Bugeaud s'est écrié un jour à la tribune de la Chambre des députés: j'aimerais mieux une invasion de vingt mille Cosaques que celle de vingt mille bœufs étrangers, car les Cosaques, nous les battrions — n'aurait-on pas pu lui répondre, et les bœufs nous les mangerions, sans nous en trouver plus mal. En effet, dès que l'on a cessé d'empêcher l'importation, en réduisant un droit d'entrée exorbitant, il en est entré des quantités bien autrement considérables, sans que l'agriculture française ait eu aucune perte à subir; nous les avons mangés, et malheureusement le prix de la viande reste encore très-élevé, la production se trouve dépassée par les besoins de la consommation.

M. Maurice Block entretient ensuite la Société de la création, à Vienne, d'une nouvelle Société d'économie politique.

Il y a en Autriche, comme ailleurs, bien des abus à extirper, bien des progrès à faire dans le domaine économique : en Angleterre, en France, en Allemagne, des sociétés se sont formées pour ce but; l'Autriche aussi, a maintenant la sienne. Tous les économistes connus de ce grand pays — quelques-uns ont une réputation européenne — un certain nombre de députés au parlement, des professeurs, des industriels, des directeurs de chemins de fer, se sont groupés, au nombre de 200 ou 250, et se proposent d'agir par la discussion et par la propagande. Le comité provisoire s'est con-

stitué sous la présidence de M. V. Dumba, député, M. Th. Hertzka étant secrétaire. Parmi les membres, on trouve MM. Brachelli, baron Czærnig, Ficker, Gomperz, Jonak, baron Max-Kubeck, F.-C. Neumann, J. Neuwirth, Emile Sax, Lorenz de Stein, Max Wirth dont les noms ont plus d'une fois été mentionnés dans le *Journal des Économistes*, et de plus, un certain nombre d'hommes qui ont figuré dans les luttes politiques du pays. La nouvelle société qui se réunit pour la première fois aujourd'hui même 5 avril, est pleine d'ardeur, mais nous craignons un peu qu'elle ait trop présumé de ses forces, en abordant à la fois un trop grand nombre de questions : celles des banques, des douanes, du tarif des chemins de fer, du papier-monnaie, de la réforme financière. Toutefois, si elle a autant de persévérance que d'ardeur, elle réussira, elle emportera une position après l'autre et restera vainqueur sur toute la ligne. Je crois, ajoute M. Maurice Block, que nous ferions bien d'exprimer nos sympathies à la nouvelle société ; nous pouvons un peu la considérer comme notre fille et nous devons accompagner ses efforts de tous nos vœux.

M. le Président dit qu'il croit bien interpréter les sentiments de la réunion, en transmettant au président de la Société d'économie politique de Vienne l'expression du plaisir avec lequel on a entendu la nouvelle donnée par M. Block. (Adhésion générale.)

M. de Parieu, membre de l'Institut, présente à la Société les procès-verbaux de la dernière conférence monétaire (1), tenue à Paris entre les délégués des quatre États réunis en 1865.

Il signale le mélange de l'esprit scientifique et des mandats diplomatiques affranchis de la pensée scientifique, dont la transaction s'opère depuis deux ans dans ces conférences. Il ne lui paraît pas étonnant que de simples expédients aient pu sortir jusqu'à présent de cette situation.

M. de Parieu regarde ces expédients comme efficaces, bien que pour les uns ils entament la théorie du double étalon et que pour les partisans de l'étalon d'or unique, ils ne soient qu'une insuffisante concession à la puissance de certains faits.

M. de Parieu ne veut pas discuter le fond de la question, mais il trouve frappant qu'on ait su restreindre la fabrication de l'argent, tandis qu'on n'avait pas pris, il y a dix ans, un parti analogue contre l'or. Il y voit une preuve de certain instinct juste

(1) *Conférence monétaire entre la Belgique, la France, l'Italie et la Suisse.* Procès-verbaux, janvier-février 1875. Paris, imp. Nationale, broch. in-8 de 84 p.

de la part des gouvernements, à défaut de science peut être assez mûre encore.

Il termine en signalant les bénéfices que le bas prix de l'argent permet aux détenteurs des bons de monnaie, qui ont le privilége d'en faire fabriquer dans les limites fixées par les conventions diplomatiques entre les quatre Etats fédérés monétairement depuis 1865. Si ce bénéfice était attribué à d'anciens serviteurs de l'État, comme les bureaux de tabac, il n'y aurait que moitié mal.

M. Wolowski n'entend point rouvrir un débat sur la question monétaire: il se bornera à faire remarquer que la dernière conférence de Paris, a étendu la faculté du monnayage de l'argent, au lieu de la restreindre encore, ce qui prouve le mieux l'utilité de l'emploi de cette monnaie. M. de Parieu se plaint de la prime que peuvent ainsi recueillir les personnes qui transforment les lingots d'argent en numéraire, prime qu'il évalue à *six pour cent ;* ce chiffre est singulièrement exagéré, car la perte la plus forte sur l'argent a oscillé entre 3 et 4 0/0, en tenant compte des frais de monnayage et de la perte d'intérêt sur les *bonds* reçus en échange du métal déposé, on voit combien se réduit le bénéfice annoncé. Mais il y aurait une manière fort simple de l'effacer, ce serait de renoncer à la limitation, qui est la cause première de la baisse de l'argent, puisqu'elle enlève à celui-ci un débouché considérable. Si pleine liberté était rendue à la fabrication du numéraire, l'écart tendrait à s'effacer. On l'a produit par une mesure artificielle, contraire à l'essence même de la monnaie, on y mettrait un terme en cessant de peser sur l'emploi de l'argent à l'office monétaire. En tout cas, argumenter d'une baisse produite en grande partie par une disposition arbitraire, pour demander la suppression de la monnaie d'argent, comme fonctionnant sur le même pied que la monnaie d'or, c'est tourner dans un cercle vicieux.

On devrait bien aussi, dans une société d'économistes, cesser de parler de l'étalon d'or, ou du double étalon, quand il est reconnu que la valeur n'en admet aucun, qu'elle constitue simplement un *rapport*, et ne peut être mesurée par aucun élément invariable. Lequel des deux, la monnaie unique, ou la double monnaie est exposé à plus de variation, voilà le point auquel le débat se trouve forcément ramené et l'expérence de ces dernières années n'a pas été de nature à faire pencher la balance du côté d'un système exclusif.

M. de Parieu a cru devoir insister sur ce que personne n'avait proposé, il y a quinze ans, de limiter le monnayage de l'or, parce qu'on comprenait l'avantage que présente ce métal; il a oublié

qu'on avait demandé alors avec insistance non pas la limitation, mais la démonétisation de l'or, ce qui heureusement n'a pas été admis, pas plus que nous n'admettrons aujourd'hui la démonétisation de l'argent.

M. de Parieu répond qu'il n'a jamais, pour son compte, demandé la restriction du monnayage de l'or et que, dans la situation récente, c'est la baisse de l'argent qui a forcé l'instinct public à réclamer la limitation de fabrication; et ce n'est point cette limitation qui est la cause de la baisse.

M. Hendlé, ancien préfet, dépose sur le bureau le premier numéro d'une revue d'économie politique italienne qui s'appelle le *Giornale degli Economisti* (1), et qui se publie à Padoue, avec le concours des économistes les plus distingués, sous la direction de M. L. Luzzati, député au Parlement, professeur à l'Université de Padoue, dont les importants travaux sont bien connus de la Société d'Économie politique. Le premier article est de M. le sénateur Fedele Lampertico; cette nouvelle revue est appelée à rendre des services à la science.

M. Joseph Garnier sera du même avis que M. Hendlé, si le nouveau recueil émané des promoteurs du congrès de Milan ne se fait pas l'organe d'une économie politique soi-disant nouvelle et qui est vieille comme la règlementation.

M. Wolowski répond qu'il n'en sera certainement pas ainsi.

Après ces communications, M. le secrétaire perpétuel présente divers ouvrages mentionnés plus loin.

M. le président procède ensuite au choix d'une question pour l'entretien de la soirée, et la majorité se prononce pour la suivante, récemment inscrite au programme.

LES ENTRAVES A LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET LA LOI DES SOCIÉTÉS.

La question proposée par M. E. Hendlé est ainsi formulée : «N'y aurait-il pas lieu de modifier la loi de 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local ?» M. Wolowski propose d'examiner aussi s'il n'y aurait pas lieu d'amender la loi de 1867 sur les associations.

(1) N° 1 ; 1er avril 1875 ; in-8 de 86 p. — On publie : à Rome *l'Economista d'Italia*, feuille hebdomadaire, économique, financière et commerciale, arrivée à sa VIIe année, et à Florence *l'Economista*, feuille hebdomadaire du même ordre, qui en est à sa IIe.

M. Ernest Hendlé, avocat à la Cour d'appel, ancien préfet, a la parole pour exposer la question.

M. Hendlé estime que les questions soulevées par le développement des chemins de fer d'intérêt local et par l'application de la loi de 1865, présentent un intérêt actuel et veulent être examinées avec la plus sérieuse attention. Après l'achèvement de nos grandes lignes, se sont manifestés des besoins nouveaux, et de divers points du territoire se sont fait entendre des demandes pressantes en faveur d'un développement plus rapide de nos voies ferrées dans l'intérêt de localités importantes qui n'étaient point desservies. Ces vœux exprimaient dans une certaine mesure des besoins légitimes, et le législateur a été ainsi amené à consacrer dans la loi de 1865 le principe d'un réseau secondaire dont la création était laissée à l'appréciation des conseils généraux. Aux termes de la loi de 1864, le conseil général arrête la direction du chemin de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation. L'Etat se réserve de déclarer l'utilité publique par décret délibéré en conseil d'Etat. La loi de 1871 a consacré et fortifié les pouvoirs des conseils généraux, et nous assistons, à l'heure actuelle, à ce fait que le gouvernement se trouve, par suite des votes multiples et précipités dans nos assemblées départementales, saisi de plus de cent projets de chemin de fer d'intérêt local, réclamant leur exécution immédiate, la plupart avec une subvention de l'État. Ce ne sont pas seulement les moindres sous-préfectures qui veulent être reliées au chef-lieu du département ; c'est le moindre chef-lieu de canton qui réclame sa voie ferrée. Si l'on ajoute que l'intérêt électoral joue parfois un certain rôle dans les affaires de cette nature, que deviennent, en présence de cette fièvre de chemins de fer locaux, les grands intérêts que l'État a le devoir de sauvegarder au point de vue du crédit public et de la fortune des citoyens? N'y a-t-il point de graves dangers à laisser des capitaux énormes, représentant l'épargne des populations, s'engloutir dans des entreprises souvent douteuses, parfois équivoques, sans qu'aucune mesure protectrice n'apporte un frein aux spéculations financières qui se rattachent à la création d'une multitude de lignes locales? Ces lignes, pour la plupart, ne donneront pas de bénéfices, et leur trafic ne suffira pas toujours aux frais mêmes de l'exploitation. N'y a-t-il pas péril à exposer, tôt ou tard, soit les grandes compagnies, soit les départements ou l'État lui-même au rachat onéreux de ces lignes qui grèveront ainsi les finances de la manière la plus fâcheuse? Quand ces lignes, qui parfois se rattachent les unes aux autres à travers plusieurs départements, ont pour résultat de créer

une concurrence aux grands réseaux actuels et à détourner une partie du trafic des grandes compagnies, n'y a-t-il point d'une part violation des contrats passés de bonne foi entre ces compagnies et l'Etat, et d'autre part une atteinte grave aux intérêts financiers de l'Etat qui s'est constitué garant, et qui demeure aux termes de la loi nu propriétaire de nos lignes principales ?

Enfin, les actions et obligations de nos grandes lignes ne sont-elles point aujourd'hui disséminées entre toutes les mains, et ne forment-elles point une part importante de la fortune publique, qui a le droit d'être protégée contre une moins-value résultant d'une concurrence déloyale et illicite ?

Que l'on ne vienne point à ce propos invoquer les principes de la libre concurrence et de la liberté des transports; toute construction de chemins de fer exige un tracé à travers des territoires étendus, et par suite une série d'expropriations pour cause d'utilité publique, et il n'est pas admissible que l'on revendique la liberté de créer des chemins de fer comme s'il s'agissait d'une simple entreprise commerciale ou industrielle. L'État doit rester le maître des questions de cette nature, aussi bien au point de vue économique et financier, qu'au point de vue stratégique.

Est-ce à dire qu'il n'y ait pas lieu de développer nos voies de communication et de satisfaire, dans la mesure du possible, aux besoins locaux qui se sont traduits dans ces derniers temps par un véritable mouvement d'opinion publique ?

M. Hendlé pense que la solution du problème réside principalelement dans la révision de la loi de 1865.

Cette loi, en conférant des droits très-étendus aux Conseils généraux, s'est bornée en ce qui touche l'État à lui laisser le soin d'accorder ou de refuser la déclaration d'utilité publique. Le Gouvernement refuse-t-il cette déclaration ou ajourne-t-il la solution, ou juge-t-il que la ligne demandée présente plutôt un caractère général, immédiatement les intérêts locaux s'insurgent, et les esprits superficiels ou intéressés de crier au monopole des grandes compagnies, à leur dictature, à la complaisance de l'État et à l'arbitraire de l'administration! La loi de 1865 n'a pas défini en quoi consiste le caractère général ou local d'une entreprise de chemin de fer: c'est un premier point sur lequel doit être appelée l'attention du législateur : il a là une lacune à combler d'urgence. — En second lieu, la déclaration d'utilité publique ne devrait-elle pas être, en matière aussi importante, confiée à la décision du pouvoir législatif, ce qui allégerait la responsablilité du Gouvernement et permettrait d'examiner et de trancher les difficultés à la faveur d'un débat public ?

M. Wolowski croit que l'intéressant exposé fait par M. Hendlé a besoin d'être complété. En dehors de la question du mode d'attribution des chemins de fer d'intérêt local, il en est une autre non moins grave, celle du mode de constitution financière des compagnies qui en obtiennent la concession. Rien de mieux que de multiplier les entreprises de chemin d'intérêt local, pourvu qu'elles n'adoptent point une étiquette qui couvre un autre but, et que la construction en soit assurée par des dispositions moins hasardées que celles de la loi des sociétés de 1867. Ne pas ouvrir de facilité pour d'autres opérations que celles que la loi de 1867 avait en vue, garantir le versement du capital souscrit et des obligations auxquelles il doit servir d'hypothèque et assurer l'exécution des voies de communication rapides destinées à relier l'intérêt local à l'intérêt général représenté par les grandes lignes, intérêt qui se confond avec celui du Trésor public, voilà ce que la législation doit avoir en vue et il sera utile d'examiner si la loi de 1867 fournit à cet égard une solution satisfaisante.

M. Ad. Blaise (des Vosges). — Les difficultés auxquelles donne lieu la loi de 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local ne sont pas aussi grosses qu'elles le paraissent, et elles peuvent être écartées facilement, au double avantage de la production nationale et de l'épargne publique, en suivant, bien qu'un peu tard, les conseils donnnés par la commission supérieure (M. Michel Chevalier rapporteur), dont les travaux ont précédé et inspiré la loi.

Que les innombrables localités desservies par le grand réseau réclament des communications économiques et que les Conseils généraux s'efforcent de satisfaire à un besoin aussi manisfeste que légitime, qu'ils accueillent dans cette pensée les propositions qui leur sont faites par des entrepreneurs, il n'y a rien là que de très-naturel et même de louable, et l'on aurait tort de reprocher à ces conseils de ne se préoccuper que des intérêts locaux et de leur sacrifier parfois l'intérêt général qui a le Gouvernement comme défenseur légal. Il n'est pas moins naturel et il n'est nullement blâmable, d'un autre côté, que l'industrie voyant en perspective de grands travaux à faire, s'ingénie à trouver des combinaisons qui lui permettent de s'en charger avec profit, sans songer à d'autres intérêts qu'au sien propre. C'est précisément là ce qui est arrivé.

L'expérience ayant démontré que les chemins de fer locaux n'étaient pas appelés de longtemps à desservir une circulation suffisante pour rémunérer les capitaux engagés et même dans le principe, pour beaucoup du moins, à couvrir les frais d'exploitation et d'entretien, on a imaginé et dressé le plan d'un ensemble de petites lignes qui,

tant qu'elles restaient isolées, pouvaient être considérées comme d'intérêt local, mais dont la réunion dans les mêmes mains arrivait à constituer de grandes lignes et un réseau capable, ou supposé tel, de faire concurrence à l'ancien et menaçant les recettes qui l'alimentent d'une manière assez sérieuse pour alarmer à la fois les compagnies et le Trésor, dans l'espérance, soit d'amener les premières à racheter avec une prime les chemins locaux, comme cela a déjà eu lieu, soit à faire concéder à ces chemins une garantie d'intérêt qui sauve leurs concessionnaires de la faillite ou, pour mieux dire, de la ruine.

Il est incontestable que ce plan est ingénieux et habile. Inventé et pratiqué avec succès en Belgique, on l'a introduit en France et ses importateurs n'ont pas manqué de journaux pour les aider dans leur tentative; malheureusement pour eux, ils rencontrent un obstacle dans la loi de 1865, dans la formalité de la déclaration d'utilité publique réservée à l'État et qu'il refuse d'accorder depuis qu'il s'est aperçu des conséquences du système et des dangers auxquels il expose, soit les fortunes privées des bailleurs de capitaux, soit les finances publiques. C'est contre cet obstacle et pour le briser que l'on excite en ce moment les localités et leurs représentants, les Conseils généraux et l'Assemblée nationale, les uns à réclamer, l'autre à voter une modification à la loi de 1865 qui en fasse disparaître la réserve des droits de l'État. M. Hendlé ne va pas si loin, et se borne à demander que la loi détermine exactement les caractères distinctifs des chemins de fer d'intérêt local, de manière à ce que les Conseils départementaux puissent, sans compromettre l'intérêt général, donner satisfaction aux besoins très-réels du pays. De l'avis de M. Blaise, il est possible de le satisfaire, sinon par une définition ou une énumération de tenants et d'aboutissants entre les mailles de laquelle il serait toujours facile de passer, du moins et à peu près avec certitude de réussir, en introduisant dans la loi, comme une condition, ce qui n'était qu'un conseil dans le rapport de la Commission administrative de 1863.

L'erreur involontairement commise par la plupart des Conseils généraux a été de croire qu'il n'y avait qu'un type possible de chemins de fer et que ceux dits d'intérêt local, d'un trafic restreint, ne pouvaient être construits sur un autre modèle que les grandes lignes et que l'on pouvait leur livrer pour 100 à 120,000 fr. par kilomètre des chemins semblables à ceux qui avaient coûté de 200 à 500,000 fr. Cette erreur a été adroitement entretenue et encouragée par les soumissionnaires dont elle servait le plan ; aussi la plupart, sinon la totalité des concessions aujourd'hui en litige, ont-elles été conçues dans les conditions techniques des chemins à voie large, avec matériel correspondant, clôtures, gares, stations, etc., sans

quoi l'on ne pourrait en faire un instrument de concurrence, et un moyen d'amener à composition les anciennes compagnies ou l'État leur garant. Ce n'est pas ainsi que la compagnie de 1863 avait conçu les chemins de fer d'intérêt local. Elle avait recommandé de réduire la largeur de la voie, le poids des rails, celui du matériel roulant, de supprimer l'obligation des clôtures, etc.; or, ce qu'elle conseillait à la France a été adopté par l'Angleterre pour une partie du réseau de l'Inde, par la Suède, la Norwége et par les États-Unis pour les territoires et les États de l'ouest quand, après avoir établi 73,000 milles de chemins de fer à voie large, on a reconnu que les capitaux disponibles ne permettaient pas de pourvoir à une nouvelle extension sur les mêmes bases pour des contrées où, au début, on ne devait trouver qu'une faible circulation; sans perdre de temps on a changé de système, et en ce moment, plus de 10,000 milles de chemins à voie étroite (3 pieds anglais), avec rails et matériels légers sont, les uns en construction, les autres en activité et ne coûtent pas plus de 48,000 à 62,000 fr. par kilomètre. En France, d'après les études et les devis de la section du génie rural de la société des agriculteurs, on pourrait réduire la difference jusqu'à 25,000 ou 30,000 fr. par kilomètre pour des chemins de fer ruraux, en empruntant les bas-côtés des routes et en suffisant à un trafic de 10,000 fr. par kilomètre.

Voilà le caractère distinctif des chemins de fer d'intérêt local qu'il faut introduire dans la loi française et ce qui répond à la demande de M. Hendlé. A cette seule condition que les chemins de fer seront établis à voie étroite, les Conseils généraux auront le droit de les concéder et les préfets d'en déclarer l'utilité publique, sans aucun retard pour cause d'intervention de l'État, réservée seulement pour les chemins à voie semblable à celle du grand réseau, susceptibles dès lors d'opérer des détournements de trafic préjudiciables à la garantie du Trésor. Par ce moyen, les véritables intérêts du pays seront satisfaits avec une grande économie de capitaux et à l'avantage de tous, même des vrais entrepreneurs, du moment où les chemins de fer locaux ne seront que des affluents et des distributeurs et ne deviendront pas la cause de déperdition de forces. Les spéculateurs seuls y perdront, mais la science économique, pas plus que le Gouvernement, ne doit se préoccuper d'eux.

A la question principale posée par M. Hendlé, M. le président a ajouté une question complémentaire et signalé avec raison une lacune de la loi de 1867 sur les sociétés qui permet à celles-ci d'émettre des obligations sans rapport avec leur capital, souvent fictif, et ne reconnaît aux prêteurs aucun droit, ne leur laisse aucun moyen de surveiller et de défendre le gage de leur créance. Cette la-

cune existe et elle est considérable, mais il est un moyen fort simple de la combler; il suffit pour cela d'emprunter à la loi de 1856 sur les sociétés en commandite et d'introduire dans la loi de 1867, le principe de l'article 14 de la première loi, en étendant aux obligataires le droit que cet article reconnaît aux actionnaires de se faire représenter collectivement dans les instances à introduire ou à soutenir pour la défense de leurs intérêts, par des commissaires nommés en assemblée générale. Il est de règle aux États-Unis que toutes les fois qu'une compagnie de chemin de fer émet un emprunt, le capital actions étant purement nominal, elle commence à affecter la propriété du chemin, de son matériel et de ses dépendances, comme gage hypothécaire de ses créanciers, lesquels sont représentés par des *trustees* ou commissaires, au nom desquels les inscriptions sont prises suivant les formes légales, et qui surveillent l'emploi des fonds et l'émission des titres. — Faire de même en France, étendre le principe contenu dans la loi de 1856, tel est le procédé à suivre pour répondre au *desideratum* de notre président, sans se rendre coupable d'une innovation et s'exposer de ce chef à un échec certain.

M. de Reinach dit que personne n'ignore que le capital action, dans les sociétés de chemins de fer d'intérêt local, n'est généralement versé que par un virement d'écritures, et que c'est avec le produit des obligations et des subventions que se font les constructions. Il importerait de mettre un frein à cet abus, et c'est la loi russe qui paraît la meilleure dans ces circonstances.

En Russie, le capital d'un chemin de fer peut être divisé pour un tiers en actions et deux tiers en obligations; mais, avant de commencer la construction, il faut que l'intégralité du capital actions et obligations, soit versée en espèces entre les mains du gouvernement, qui ne le rend à la Compagnie qu'au fur et à mesure de l'achèvement des travaux. En introduisant cette prescription dans la loi de 1865 et en la combinant avec l'obligation de mettre tous les travaux en adjudication publique, on pourrait donner toute sécurité aux souscripteurs. De cette manière, l'argent versé par eux ne pourra plus être détourné de sa destination et les travaux s'exécuteront non pas à des prix de fantaisie, mais à des conditions abaissées par la concurrence.

M. Villiaumé est d'avis que les deux questions posées sont connexes.

En effet, pour que des chemins de fer départmentaux soient d'utilité publique et bien construits, il faut que les sociétés soient sé-

rieuses quant au capital et à l'honnêteté de leurs administrateurs. Or, la loi de 1867 est venue enlever aux actionnaires et au public la seule garantie que leur procurait le Code de commerce : à savoir, l'autorisation de l'État pour la constitution d'une société anonyme. La loi nouvelle dispensant de cette autorisation a fait surgir une foule d'intrigants qui, au nombre de sept, ont constitué des sociétés anonymes, sans responsabilité, sans capital, sans moralité, et qui ont ainsi fait une grande quantité de dupes, car la foule ignorante avait confiance dans le titre de la Société, étant habituée à voir dans l'anonymat des garanties sérieuses, puisque sur 350 environ, il n'y en avait pas 20 qui eussent sombré. Sur celles qu'on a créées depuis 1867, 9 sur 10 ont causé la ruine des actionnaires et des créanciers. Il faut absolument abroger cette loi qui dénote trop d'ignorance chez plusieurs de ceux qui l'ont conçue et votée.

On dit qu'il faut laisser le plus vaste champ à l'initiative individuelle ! Oui, lorsque d'ailleurs la liberté politique existe et qu'un gouvernement intègre réprime les vols les plus audacieux; mais quand la voix du faible est étouffée, on ne doit pas laisser aux malfaiteurs le loisir de dépouiller des milliers d'actionnaires trop confiants. Ainsi, la loi espagnole de 1866, qui réglementait les chemins de fer, défendait que le capital-obligations dépassât la moitié du capital-actions, afin d'offrir une garantie aux prêteurs. Ceux-ci (tous des Français bien entendu) ont acheté les obligations; mais la mauvaise administration, les gaspillages, les pots de vin ont rendu nécessaire une nouvelle émission, et des administrateurs, achetant et soldant la conscience des ministres espagnols, ont obtenu le droit d'émettre des obligations pour une somme égale au capital-actions. Les obligations sont tombées à vil prix et la plupart n'ont plus rapporté d'arrérages.

«J'ai vu de mes yeux, ajoute M. Villiaumé, sur une grande ligne d'Espagne, des traverses en pin pourries avant d'être posées, et déjà payées très-cher à un administrateur de cette ligne, qui en était le fournisseur. Celui-ci, au lieu d'une injection de sulfate de cuivre qui lui aurait coûté 2 francs, les avait fait passer dans du noir de fumée pour 20 centimes, et ses collègues les avaient acceptées et payées. »

Il est donc indispensable, pour que les chemins de fer d'intérêt local ne retombent point à la charge de l'État, que celui-ci apporte un contrôle sévère sur leur utilité, la constitution des sociétés qui les créent, et la réalité du capital indispensable pour leur construction et leur exploitation. Il est temps que le public ne soit plus exploité avec l'audace que l'on voit depuis 22 ans ! On objecte que l'État se rend en quelque sorte responsable des sociétés dont il autorise la

constitution, et s'expose aux clameurs. C'est un sophisme : d'abord, en ce cas, il n'y a point la vingtième partie des désastres, et en outre, il ne cautionne point. Il se borne à examiner avec scrupule la vérité des faits allégués, et les antécédents des fondateurs des sociétés. Sans ce contrôle, dans la situation où la France a été mise depuis 22 ans, on peut en imposer étrangement au public. Pour n'en citer qu'un exemple, l'un des fondateurs-directeurs d'une société en commandite, constituée à Paris, au capital d'une vingtaine de millions, avait subi en Belgique une condamnation aux travaux forcés pour faux, banqueroute frauduleuse et vols. Cet homme mania durant deux ans les millions des actionnaires crédules, et la justice intervient lorsque tout était dérobé.

M. **Worms**, professeur à l'École de droit de Rennes, s'élève énergiquement contre la manière de voir de M. Villiaumé au sujet de la loi de 1867.

A ses yeux, la suppression de l'autorisation gouvernementale, à laquelle avaient été jusque-là assujetties les Sociétés anonymes, loin de comporter un blâme, a droit à toute la satisfaction des économistes, dont elle est venue combler un des vœux les plus longtemps formulés. Pourquoi ceux qui possèdent des capitaux ne pourraient-ils pas en disposer à leur guise? Pourquoi l'intérêt qu'ils ont à ne pas les compromettre ne finirait-il pas par les rendre clairvoyants sur les chances bonnes ou mauvaises que leur font courir les diverses entreprises ? Qu'est-ce qui justifie d'ailleurs l'infaillibilité du gouvernement, que suppose cependant le droit de *veto* à lui accordé par le Code de commerce en matière de Sociétés anonymes ? Et songe-t-on aux périls que cette faculté faisait courir au gouvernement lui-même, quand une Société autorisée par lui périclitait tout de même, et quand ce gouvernement voyait s'ameuter contre lui les malheureuses victimes qui s'étaient engagées sur la foi de son examen préalable. S'il est possible que parmi les Sociétés anonymes les désastres ne se soient pas produits aussi souvent sous le régime de l'autorisation qu'en dehors de ce régime, ils n'en étaient cependant que plus choquants avant 1867, et, d'ailleurs, si cette autorisation prévenait des ruines, peut-on dire tout ce qu'elle n'arrêtait pas aussi au passage de combinaisons utiles, fécondes, pouvant se traduire par un grand surcroît de prospérité pour le pays. L'innovation introduite dans la législation sociale par la loi de 1867, mérite donc d'être saluée avec reconnaissance, et le gouvernement d'alors a été heureusement inspiré en s'y prêtant ; d'ailleurs, il avait déjà fait un premier pas dans cette voie par la loi de 1863, sur les Sociétés à responsabilité limi-

tée, et comme cette dernière loi avait attiré également les critiques de M. Villiaumé, M. Worms a cru devoir montrer par suite de quelles circonstances elle était devenue nécessaire.

La loi de 1856, sur les Sociétés en commandite par actions, voulant moraliser ce genre de Sociétés, qui avait, sous l'empire de la liberté absolue laissée par le Code de commerce, donné lieu aux abus les plus scandaleux, était allée néanmoins trop loin dans la voie de la réaction et s'était arrêtée à une règlementation draconienne. Or, s'il était bon de refréner les désordres et la fraude, il ne fallait pas atteindre la liberté d'association elle-même. Aussi arriva-t-il ce qu'il était facile de prévoir. La spéculation, découragée, déserta les Sociétés en commandite et s'abattit sur les Sociétés anonymes qui, malgré la sujétion de l'autorisation préalable, parurent encore désormais plus abordables que la commandite, à l'égard de laquelle venait d'être déployée une rigueur excessive. Mais le Gouvernement se vit ainsi de toutes parts assailli par des demandes d'autorisation, et ne pouvant plus résister à cette avalanche de requêtes qui lui imposaient un travail au-dessus de ses forces, il se décida, mû aussi par le poids de sa responsabilité, à faire voter la loi de 1863, laquelle dispensait de l'autorisation les sociétes ayant un capital de moins de 20 millions, mais les soumettait à des règles protectrices des tiers aussi bien que des intéressés eux-mêmes.

C'est cette voie ouverte en 1863 que le législateur de 1867 a parcourue jusqu'au bout, en renonçant dans tous les cas pour le Gouvernement au droit d'autorisation; mais certes, la renonciation à ce droit n'empêche pas qu'à sa place ne s'élève, comme cela a été le cas, une réglementation ferme et prudente qui substitue à l'arbitraire possible de l'administration, des principes uniformes dont l'application est destinée à enchaîner la fraude ou à la réprimer après coup. Dans cet ordre d'idées, l'orateur est disposé à faire toutes les concessions raisonnables.

M. **Alph. Courtois** se rallie volontiers à ce que vient de dire M. Worms au sujet de la loi 1867.

Cela a été un progrès sérieux de transporter de l'État aux particuliers intéressés une surveillance qui, avant cette date, était illusoire. M. Courtois se rappelle avoir eu occasion de rechercher au greffe du tribunal de commerce le bilan sémestriel que les sociétés anonymes devaient, aux termes de l'ancienne loi y déposer, ainsi qu'au ministère du commerce et, en dépit de l'obligeance des employés, n'avoir pu les trouver, la plupart des compagnies se dispensant de cette formalité salutaire sans y être le moins du monde

rappelées à son exécution par le censeur légal, l'État. Il y a eu certes des négligences graves et des abus depuis l'application de la loi de 1867, mais il ne faut pas s'en étonner, le public étant habitué par soixante années de tutelle à ne pas surveiller par lui-même des actes qui l'intéressent de si près.

D'ailleurs, en admettant le tableau tracé par M. Villiaumé, tableau exagéré, suivant M. Courtois, chargeant trop les nouvelles sociétés, innocentant trop les anciennes, il ne faudrait pas s'étonner que l'application de la loi de 1867 eût fait, soit comme capital, soit comme nombre de sociétés, plus de dommages que celle de la loi de 1807. Le Conseil d'Etat repoussait systématiquement certaines natures de sociétés, outre que pour les autres il se montrait fort sévère.

Ainsi, avant 1848, l'administration supérieure ne voulait pas accorder la forme anonyme à d'autres sociétés d'escompte que la Banque de France et les Banques départementales, par le motif que l'escompte du papier peut cacher une opération quelconque et favoriser ainsi des affaires dont la surveillance lui eût échappé. Certes, la lettre de change est le véhicule qui transporte toutes marchandises, mais en proscrire l'escompte pour ce fait, au moins sous la forme anonyme, n'était-ce pas faire de l'ancienne loi une critique sérieuse. Après 1848, on fut plus large, et le Comptoir d'escompte de Paris ouvrit la voie. Mais ce fut le tour des institutions de crédit mobilier, et l'on se rappelle que pendant de longues années, l'administration de l'ancien Crédit mobilier français, fut assez puissant pour empêcher, sous forme anonyme, l'arrivée de concurrents fâcheux. En 1844 seulement, la Société générale, après plusieurs années d'attente pendant lesquelles elle opéra sous forme de syndicat, fut autorisée à exister comme société anonyme. On peut donc appliquer aux sociétés anonymes anciennes, la phrase si connue de Tacite : *Ubi solitudinem faciunt, pacem appellant.* Faut-il conclure de là que tout est pour le mieux et qu'il n'y a rien à faire? M. Courtois ne le pense pas davantage. Il voudrait voir modifier, non supprimer la loi de 1867. L'expérience a montré des points faibles; que l'on en profite pour les renforcer, mais que l'on ne réduise pas à néant les bienfaits sérieux des progrès accomplis en 1863 et 1867.

Pour en revenir au chemin de fer d'intérêt local, point de départ de la discussion, M. Courtois pense aussi que la loi de 1865 doit être amendée, non rappelée. Six compagnies possèdent, d'une façon à peu près complète, le réseau français; est-ce un bien ou un mal? C'est une recherche historique pleine d'intérêt, sans doute, mais qui n'est pas en question, cette fois. La situation actuelle est un fait

qu'il faut, de gré ou de force, admettre, et de laquelle il faut nécessairement partir. Eh bien! dans cette condition, le chemin de fer d'intérêt local doit être, comme l'a dit M. Blaise (des Vosges) avec une autorité à laquelle M. Courtois n'espère rien ajouter, un affluent et non un concurrent. Toutes les fois qu'on voit un industriel réclamer un chemin de fer d'intérêt local avec l'intention de battre en brèche une des six grandes compagnies, on ne peut s'empêcher de sourire si le concessionnaire est de bonne foi, de frémir pour les actionnaires et surtout les obligataires à venir s'il est de mauvaise foi. Être naïf ou faiseur de dupes, telle est l'alternative, en ce cas, de celui qui obtient une concession. Avant 1865, il n'y avait que des chemins de fer industriels, d'intérêt particulier et non d'intérêt local; la loi de cette année a fait faire un progrès au pays. Est-ce à dire que l'on ne doive pas y toucher? Certainement, non! Il y a des améliorations à y apporter, améliorations que M. Blaise (des Vosges) a, en forte partie, indiquées. Faciliter aux obligations l'occasion de la forme hypothécaire serait une chose essentiellement utile, le public ignorant pensant généralement que qui dit obligations dit, par cela même, hypothèque; donner des droits de contrôle souvent même de décision à des réunions d'obligataires, votant à la majorité des membres présents, ou représentés, serait aussi fort utile si les principes de droit civil ne s'y opposaient pas; puis augmenter les garanties financières par des formalités à examiner, et enfin imposer des conditions techniques diminuant le coût d'établissement d'un chemin d'intérêt local et assurant sa rapide exécution, seraient autant de progrès que l'expérience des dix dernières années nous conseille d'aborder.

M. Courtois se prononce donc pour l'amélioration des lois de 1864 et 1867, et non pour le retour au régime ancien, soit pour les sociétés par actions, soit pour les chemins industriels, retour condamné par la science ou l'expérience.

M. Wolowski pense que cette intéressante et instructive discussion peut se résumer en peu de mots, aussi bien en ce qui concerne l'application de la loi de 1865, qu'en ce qui touche les réformes que la loi des sociétés de 1867 parait commander.

Le but de la loi de 1865 a été de multiplier les chemins de fer d'intérêt local, mais non d'attaquer le système des grandes lignes, ni de compromettre la garantie du trésor public, attachée à leur exploitation. On l'a souvent dit, et on ne saurait trop le répéter; les chemins d'intérêt local, sont les affluents des grandes voies de communication; ils leur apportent les produits et les voyageurs des contrées latérales, mises ainsi en contact direct avec l'ensemble

du territoire. Mais ces chemins locaux ne doivent pas servir de prétexte à la création de réseaux destinés à faire concurrence aux grandes lignes garanties par l'État. La foi des contrats, et la sauvegarde des finances publiques s'y opposent. Cette explication vaut mieux qu'une définition légale entre les termes de laquelle on risquerait de voir glisser des intérêts interlopes, *omnis definitio in jure periculosa.* M. Blaise des Vosges a donné une indication pratique qui permettra d'appliquer, sans chance d'erreur, le véritable esprit de la loi.

Il faut se garder aussi de se laisser dominer par l'attrait qu'exerce la libre concurrence, et la défaveur qui s'attache à l'idée d'un monopole. En matière de chemin de fer, le monopole résulte de la nature même des choses, aussi bien pour les voies d'intérêt local, que pour celles d'intérêt général. Il suffit d'étudier notre législation en matière de construction et de concession des chemins de fer, pour acquérir la conviction qu'elle a pour base un système entièrement opposé à celui adopté par l'Angleterre, et dont de nombreuses enquêtes parlementaires ont signalé le péril. Ce n'est pas quand l'étranger reconnaît les avantages des principes appliqués chez nous, que nous pourrions songer à les laisser de côté, alors même que la bonne foi dans l'accomplissement des engagements pris, et le soin de la fortune publique n'indiqueraient pas forcément le parti à prendre.

On est trop porté à oublier que le propriétaire des chemins de fer, c'est l'État lui-même, et qu'il doit veiller à ne pas détériorer une proprieté, dont la valeur croissante, sert de contre-poids à la dette publique et en fonde le véritable amortissement.

M. Wolowski est donc le partisan déterminé des chemins d'intérêt local, il désire les voir multiplier, pourvu qu'ils se conforment à leur destination propre, et n'affectent point des visées plus ambitieuses.

La meilleure manière d'en assurer l'exécution, ce sera de prendre les précautions nécessaires pour qu'ils correspondent à une constitution sérieuse du capital de construction, et à son emploi déterminé en ce qui concerne la destination donnée aux fonds réunis, soit par voie de souscription d'actions, soit par voie d'émission des obligations.

La loi de 1867 a permis de former des sociétés à responsabilité limitée au montant des actions souscrites, sans aucune solidarité entre les membres et sans que personne soit soumis à répondre indéfiniment des engagements sociaux. C'est l'ancienne *Société anonyme*, soumise dans le Code de commerce de 1807 à l'autorisation préalable et à la surveillance du gouvernement, dont l'accès a

été ouvert à tous, sans condition préventive. M. Villaumé s'est élevé contre le principe même de la loi nouvelle, M. Wolowski ne partage pas son avis. Il n'ajoute pas aux prescriptions anciennes, une portée supérieure, il pense qu'il y a autre chose à faire qu'à supprimer les facilités ouvertes sous toutes les formes à l'esprit d'entreprise; il faut compléter les dispositions insuffisantes de la loi de 1867, en profitant de l'expérience acquise. C'est surtout en de pareilles matières que le législateur ne saurait tout improviser dès le début, et où les faits accomplis doivent être consultés avec soin, afin d'en tirer des règles pour l'avenir.

Il eût fallu d'abord empêcher une confusion fâcheuse entre la forme déjà pratiquée et la forme nouvelle ; au lieu de cela les rédacteurs de la loi de 1867 semblent avoir voulu favoriser les méprises, en attribuant à la société libre, dont ils antorisent la création le nom même de *Société anonyme,* à laquelle le langage juridique et l'habitude avaient attaché le principe et les caractères de l'autorisation préalable. C'est un mal-entendu qu'il faudrait faire cesser en restituant à chaque nature de contrat son nom propre, en réservant celui de *Société anonyme* aux entreprises soumises au contrôle de l'État, et en donnant aux agrégations spontanées de capitaux, la dénomination naturelle qui leur appartient, celle de *Sociétés libres.*

Elles doivent, en effet, se constituer comme il leur convient, mais il faut que les prescriptions de la loi, égale pour tous, remplacent les garanties que d'autres vont chercher dans l'autorisation préalable, et dans l'examen des statuts. La liberté consiste à ouvrir une faculté, dont chacun peut faire usage d'une manière égale, mais elle n'est point l'absence de la règle; elle est au contraire la règle elle-même, applicable à tous sans distinction, règle prévoyante qui doit servir de sauve-garde à l'intérêt des associés, aux droits des tiers, et au caractère sérieux de l'entreprise.

Toute responsabilité individuelle s'efface ici pour faire place à la constitution d'un capital déterminé; au lieu d'une association de personnes, on rencontre une agrégation de capitaux, seul gage sur lequel reposent les opérations faites. Il serait tout simple d'exiger un contrôle défini pour la constitution sérieuse de ce corps moral, qui se substitue aux personnes; il ne faut point qu'on se heurte ici contre une entité vague ou chimérique. On a raison de vouloir maintenir la pure association des capitaux, mais pour cela, il faut prendre les moyens indispensables afin de garantir l'existence de ces capitaux, leur versement régulier, leur application ajoutée au but défini; il faut que les engagements contractés vis-à-vis des tiers reposent sur un fond réel, au lieu de ne s'appuyer que sur une fiction.

Dans beaucoup de *sociétés libres*, le fonds de roulement est réuni à l'aide d'obligations (*bonds*) émises sur la garantie du fonds social. Les porteurs de ces titres ne doivent-ils pas acquérir une hypothèque sur le capital social, et pouvoir en contrôler le versement? L'engagement des souscriptions du fonds primitif doit être effectif et efficace; une simple promesse ne suffit pas, tant qu'elle n'est pas réalisée ; le montant des obligations à émettre doit reposer sur le montant du capital déjà versé.

La loi de 1867 a causé par une imprévoyance absolue à cet égard de graves abus : il faut que des dispositions moins élastiques déterminent mieux les droits et les devoirs des actionnaires et des obligataires, il faut que ces dispositions empêchent aussi la composition irrégulière des assemblées, qui exercent un pouvoir illimité sur les destinées sociales. Ceux qui y participent doivent être des actionnaires sérieux, et non des titulaires de passage; il ne faut pas non plus qu'une trop habile distribution des voix représentées livre les décisions à des combinaisons abusives. On n'arrivera à quelque chose de sérieux que si l'on combine bien la représentation légale du nombre avec celle des intérêts, et si l'on astreint à un délai normal le dépôt préalable des titres donnant droit de vote.

Pour écarter de pareilles prescriptions, on a voulu invoquer le *droit commun*, qui dispenserait de toute législation spéciale. C'est là une grave erreur, car du moment où celui *qui s'oblige n'oblige pas le sien*, et limite la responsabilité qu'il encourt à la somme qu'il souscrit, il déroge au droit commun, et rend indispensable l'intervention d'une loi particulière, protectrice de tous les intérêts des associés et des tiers.

Liberté entière des transactions, mais règle prévoyante et sévère pour en assurer la sérieuse exécution, voilà le double point de vue auquel aurait dû se placer le législateur de 1867. Il n'a rempli que la première partie de cette tâche, il importe de ne point laisser l'autre dans l'oubli, des faits trop nombreux et trop tristes en imposent le devoir. On ne saurait tolérer, sous prétexte de liberté, des manœuvres subreptices, car ce serait confondre la liberté avec l'absence de tous devoirs légaux. On ne saurait prêter plus longtemps la main à des transformations irrégulières des conditions par lesquelles l'association s'est établie, et du but qu'elle s'est assigné, ni à l'irruption d'intérêts interlopes qui envahissent instantanément les assemblées, pour en fausser l'esprit et pour en changer la représentation légale.

Les dispositions nouvelles que sollicite la constitution et le fonctionnement *des sociétés libres*, en général, sont d'autant plus nécessaires lorsqu'il s'agit de l'exécution des travaux publics, concédés par l'État, munis du droit d'expropriation, alimentés souvent

par les deniers des contribuables. Ici il faut que la loi sociale détermine des garanties sévères: c'est par ce côté que la loi des sociétés de 1867, se rattache d'une manière directe à la loi des chemins de fer de 1865.

Ici, le but de l'association est précis, et l'emploi des fonds réunis est strictement déterminé. Il faut que rien ne puisse être changé à l'essence du contrat et que l'application des ressources ne soit point détournée des dépenses qu'elles doivent couvrir. La constitution du fonds social, ne saurait se borner à une hypothèse, elle doit fournir une véritable et solide hypothèque, alors surtout que les dépenses doivent être couvertes, partie au moyen de l'émission des actions, et partie au moyen de l'émission des obligations.

Limiter le droit de créer celles-ci, au montant du versement déjà effectué sur le capital social, et assurer l'application des fonds réunis à l'exécution du travail, objet défini de l'entreprise, tel est le premier devoir à remplir. On ne saurait permettre que même d'une manière temporaire les ressources acquises soient employées dans un autre but, ni servir à des spéculations latérales. *L'intérêt public*, dans la plus large expression du terme, commande ici une sévère prévoyance. C'est l'unique moyen de mettre un terme à des opérations dont la conscience publique s'est émue, et qui pourraient porter une grave atteinte à la fortune de la France.

En un mot, les chemins de fer d'intérêt local ne doivent point servir de prétexte à d'autres entreprises, ni couvrir d'une fausse étiquette d'autres spéculations. Il suffira, pour assurer leur construction et pour écarter les combinaisons auxquelles on a prétendu les faire servir, d'exiger le versement du capital social avant l'émission des obligations et d'en contrôler l'emploi successif en travaux d'exécution.

OUVRAGES PRÉSENTÉS.

Les Constitutions de la France. — I. 1er *fascicule, comprenant la Constitution de* 1791 (1), avec commentaires, par M. ADOLPHE-FAUSTIN HÉLIE, juge au tribunal de la Seine.

Annali del Ministero di agricoltura, industria e commercio. Anno 1874. Statistica (2).

Statistique de la France. *Statistique sommaire des industries principales en* 1873 (3).

Histoire de la Banque de France et des principales institutions fran-

---

(1) Paris, Maresq aîné, 1875, 1 vol. in-8.

(2) Roma, 1874 ; Barbéra ; in-18 de 292 p.

(3) Paris, 1874 ; imp. Nationale, in-8 de 114 p.

çaises de crédit depuis 1716, par Alph. Courtois, membre de la Société d'économie politique (1).

Ministère des affaires étrangères. *Conférence monétaire entre la Belgique, la France, l'Italie et la Suisse.* Procès-verbaux, janvier-février, 1875 (2).

L'œuvre agricole de M. de Béhague. Compte-rendu d'une visite faite par une délégation de la Société centrale d'agriculture de France sur le domaine de Dampierre, par M. J.-A. Barral, précédé d'un discours et d'un tableau, par M. E. Chevreul (3).

Éloge biographique de M. Pierre-Ch.-Mathieu Combes, membre de la Société d'agriculture de France, lu dans la séance publique du 13 décembre 1874, par M. J.-A. Barral, secrétaire perpétuel (4).

Économie rurale, Ier *Mémoire sur la pulvérisation des engrais et sur les meilleurs moyens d'accroître la fertilité des terres*, par M. Menier, manufacturier (5), accompagné de 4 cartes coloriées.

Addition à la réunion du 5 mars 1875.

L'IMPOT SUR LE CAPITAL.

Lettre de M. Paul Laffitte.

Mon cher maître, vous savez que je suis avec un réel intérêt vos discussions de la Société d'économie politique ; permettez-moi de vous soumettre quelques réflexions inspirées par la lecture du dernier compte-rendu (réunion du 5 mars).

La question discutée à cette réunion a été celle de *l'impot sur le capital.* Tout d'abord, il faut s'entendre sur les mots; dans la langue économique, ainsi que vous l'avez rappelé au cours de la discussion, le capital est une chose et la terre est une autre chose. Or, l'impôt dont il s'agit, dans la pensée de ceux qui en proposent l'adoption, devrait frapper la terre en même temps que le capital. Il faut donc l'appeler de son vrai nom : *impôt sur les instruments de travail.*

Cet impôt sur les instruments de travail, l'agriculteur, comme l'industriel, l'ajouterait à son prix de revient. Qu'en résulterait-il ? Sur le marché national, les prix de vente s'élèveraient d'une quantité égale au montant de l'impôt. Sur le marché étranger, les producteurs se trouveraient dans des conditions de lutte défavorables, et pourraient se voir obligés, dans certains cas, de sacrifier une partie de leur bénéfices; mais ce serait là l'exception. A ne considérer le phénomène que dans sa

---

(1) Paris, 1875; Guillaumin et Ce, in-8 de 272 p.
(2) Paris, 1875 ; imp. Nationale, in-4 de 86 p.
(3) Paris, 1875 ; G. Masson, in-18 de 204 p.
(4) Paris, 1874 ; Ve Bouchard-Huzard, in-4 de 24 p.
(5) Paris, 1875 ; Plon et G. Masson, in-8 de 204 p.

généralité, on est en droit de dire que l'impôt sur les instruments de travail serait payé, en dernière analyse, par l'acheteur des produits. Le producteur ferait seulement l'avance de l'impôt; il en serait remboursé au fur et à mesure que les produits seraient vendus.

Quelles seraient les conséquences de l'avance ainsi faite par le producteur? Je crois qu'il est facile de démontrer que la première conséquence serait de faire baisser le prix du travail; et que, de tous ceux qu'atteindrait l'impôt sur les instruments de production, *le plus directement atteint serait l'ouvrier*, qui verrait son salaire diminuer d'autant plus que le taux de l'impôt serait plus élevé.

La loi des salaires est certainement une des plus positives de l'économie politique. Les maîtres de la science ont établi que le taux des salaires n'est et ne peut être que l'expression d'un rapport arithmétique entre le chiffre du capital, dans un pays donné et à un moment donné, et le chiffre de la population dans ce même pays et à ce même moment. L'épargne sociale profite donc à l'ouvrier plus qu'à tout autre, en tant que cette épargne reçoit un emploi productif; puisque, à population égale, toute augmentation du capital se traduit par une augmentation correspondante des salaires. Réciproquement, le capital ne peut diminuer, la population restant stationnaire, sans que les salaires ne diminuent aussitôt.

Ceci posé, supposons un pays où les instruments de travail représentent une valeur de 100 milliards; supposons que, dans ce même pays, les charges publiques s'élèvent à une somme annuelle de 2 milliards: on établira l'impôt de 2 0/0. Le capital employé aux travaux agricoles, aux travaux industriels, se trouvera donc diminué de 2 0/0; l'ensemble des instruments de travail, qui représentait 100 milliards, ne représentera plus que 98 milliards. Dès lors, la production sera atteinte dans ses sources vives; l'ouvrier sera atteint dans le prix de sa journée. En effet, les producteurs devront faire l'avance d'une somme de 2 milliards; mais sur quoi prélèveront-ils cette avance, sinon sur la partie de leur capital destinée à l'achat des matières premières et au payement de la main-d'œuvre? Ils auront 2 milliards de moins pour acheter les matières premières dont ils ont besoin et pour payer les ouvriers qu'ils emploieront. La somme de travail offert restera la même, mais la somme de capital employé à payer le travail aura diminué : forcément, les salaires baisseront.

Ainsi, l'impôt sur le capital, — pour me servir une fois du terme usité, — cet impôt, qui paraît devoir décharger le travail pour frapper la richesse, est en réalité un des impôts qui pèseraient le plus lourdement sur ceux qui n'ont d'autre capital que leur intelligence et leurs bras.

Recevez, etc. PAUL LAFFITTE.

Paris, 20 mars 1875.

Lettre de M. Limousin.

Monsieur le rédacteur en chef, voulez-vous me permettre quelques mots de la discussion qui a eu lieu à la dernière séance de la Société d'économie politique à propos de l'impôt sur le capital fixe; impôt que propose M. Menier comme moyen de remplacer toutes les taxes aujourd'hui existantes ?

Je partage complètement, sur cette question, l'opinion de M. Menier, et je suis naturellement prêt à fournir les raisons qui m'ont amené à ce sentiment. Mais je ne veux pas aujourd'hui parler pour une solution quelconque; je veux simplement essayer de répondre à un argument qu'ont donné MM. Paul Leroy-Beaulieu, Wolowski etde Labry.

Cet argument est en substance celui-ci : Si vous frappez les terres, qui constituent ou représentent une partie du capital fixe de la France, d'un impôt de 2 1/2 ou 3 0/0, — ce qui sera la proportion nécessaire, — votre impôt équivaudra à une confiscation pure et simple de la propriété foncière, puisque le revenu moyen de cette propriété est aujourd'hui justement de 2 1/2 ou 3 0/0.

Malgré toute ma déférence pour les honorables économistes qui ont formulé cette objection, je dois déclarer qu'elle ne me semble pas péremptoire, et que je trouve, au contraire, qu'elle repose sur un examen incomplet de la question.

Ainsi que vous et M. Passy l'avez fort bien établi, la question des impôts n'est qu'une question d'assiette. En réalité, de quelque façon qu'on s'y prenne, il n'y a et il ne saurait y avoir qu'un impôt : *l'impôt sur le revenu*; il n'y a et il ne saurait y avoir qu'un contribuable : *le consommateur*. Si donc on frappait d'une taxe de 2 1/2 ou 3 0/0 de leur valeur les propriétés foncières, les propriétaires incorporeraient dans le prix de leurs produits le montant de l'impôt, et tout serait dit. Toutes les terres étant frappées d'une manière égale, il ne saurait y avoir pour les propriétaires d'autres dommages que ceux qui résultent toujours d'une augmentation du prix du blé, de la viande, du vin, etc.

Mais ce dommage même ne saurait se produire que si l'impôt sur le capital fixe venait *s'ajouter* à ceux qui frappent déjà les produits de la terre. Or, il vient simplement se *substituer* à eux.

Prenons un exemple : Voici une pièce de terre cultivée en vignes, dont le produit n'arrive au consommateur qu'augmenté de prix par une série de droits successifs. Le vin, — je prends des chiffres arbitraires, — vendu par le vigneron 30 francs l'hectolitre, nous coûte à nous, Parisiens, 60 francs. Supposons que les 30 francs d'impôts soient reportés sur la surface de terre qui produit un hectolitre de vin, et que le vin soit exonéré de tous droits : le vigneron vendra l'hectolitre 60 francs au lieu de 30, et encaissera, par suite, exactement le même revenu qu'aujourd'hui.

L'objection que vous et M. Passy avez formulée, objection d'ordre po-

litique et non économique, me semble plus sérieuse. Seulement, je crois qu'il faudrait la retourner. Ce n'est pas le mauvais effet que l'impôt sur le capital produirait sur l'esprit des masses pauvres et ignorantes, ni les idées erronées qu'elles en pourraient concevoir, qu'il faut craindre. Tout au contraire, l'impôt sur le capital réaliserait le procédé que recommandent tant de financiers en ces termes vulgaires : « Plumer la poule sans la faire crier. » La masse payerait, comme elle doit forcément payer, par suite du jeu de la répercussion ; mais elle se figurerait que ce sont les riches qui payent. Donc, avantage pour la paix sociale et non inconvénient.

Ce sont, au contraire, les réclamations et les idées erronées des riches qu'il faut craindre, — car, il faut en convenir, les riches sont souvent aussi ignorants en économie politique que les pauvres. Les riches croiraient certainement que ce sont eux qui vont payer tout l'impôt, et que les pauvres vont être exonérés.

Ce serait, dans ce cas, aux économistes, qui sont plus écoutés des gens riches et instruits que des pauvres, à démontrer et à faire toucher du doigt l'erreur. Que, pour accomplir cette œuvre, ils demandent du temps et une introduction progressive du système, — s'ils n'ont pas d'autres objections, bien entendu, — rien de plus raisonnable.

Agréez, etc.

Paris, 7 avril 1875. CHARLES-M. LIMOUSIN.

BIBLIOGRAPHIE

THE PRINCIPLES OF ECONOMICAL PHILOSOPHY (Principes de la science écomique), par HENRY DUNNING MACLEOD, in-8. Londres, Longmans, etc. t. I et t. II, 1re partie ; 1872-74, 2e édition, augmentée.

Nous espérons trouver un jour le temps de consacrer à M. Macleod une étude développée, dans laquelle nous apprécierons à leur juste valeur les remarquables résultats de son travail persévérant, appuyé sur une rare érudition, étude dans laquelle nous pourrions aussi essayer de rompre une lance, sur tel point de doctrine donné. Mais aujourd'hui nous devons nous borner à annoncer le livre en quelques mots. Cette seconde édition constitue un complet remaniement de ses « *Éléments* », le volume en a au moins triplé. L'auteur ne s'est pas contenté, cette fois, d'un exposé relativement sommaire de la science, il manifeste l'intention de nous la présenter dans tous ses développements. Aussi les deux tomes que nous avons sous les yeux ne renferment-ils que l'économie politique pure; les volumes à venir contiendront les applications. C'est

là une division que nous approuvons fort, nous voudrions la voir suivre dans tous les traités de la science économique.

Dans le tome Ier, l'auteur étudie successivement : la méthode d'investigation, l'histoire et les idées fondamentales de l'économie politique ; puis la théorie de la valeur, celles de la monnaie, du crédit, des frais de production, de la rente, des profits, du travail, des valeurs immatérielles, des échanges, de la circulation et des banques. M. Macleod ne manque jamais de faire l'historique de chaque notion qu'il présente à ses lecteurs, et surtout de discuter les opinions des économistes qui ont traité les mêmes matières. Nous ne pouvons pas décider en deux mots et en passant dans quel cas il a raison et quand il a tort ; on ne juge pas un savant de cette force sans motiver les appréciations qu'on présente ; mais nous pouvons dire que M. Macleod a des idées à lui, — ce que nous ne disons pas de tout le monde, — c'est un penseur qui provoque la réflexion et l'alimente. Plus d'une fois, si ce qu'il nous offre n'est pas de notre goût, il a du moins eu l'effet de nous faire trouver quelque chose qui, sortant de nos propres entrailles, nous plaît assurément.

M. B.

La question sociale et la société, par M. Eugène Puerari. Paris, librairie Guillaumin et Cie. 1874, in-18°.

Ceux qu'effrayerait la solennité de ce titre et qui croiraient qu'il s'agit ici de quelque gros traité philosophique ou humanitaire, peuvent se rassurer. Le volume de 225 pages in-18 que nous annonçons est d'une lecture courante, facile, légère même, bien que le fonds en soit solide.

Dans une série de chapitres intitulés : *le Travail*, *la Propriété*, *l'Échange*, *la Valeur*, *la Richesse*, *l'Épargne*, *le Capital*, *le Salaire*, *la Concurrence*, etc., l'auteur examine quelles sont les *lois naturelles* qui doivent présider à l'organisation et au maintien des sociétés civilisées. Puis, dans une seconde partie, plus courte et divisée en trois chapitres seulement, *Vices et Ignorance de l'homme*, *Guerre*, *Spoliation*, il examine les causes perturbatrices de ces lois primordiales. Enfin, dans une troisième partie, il énumère les moyens à l'aide desquels il convient de garantir ou de régénérer ces sociétés, selon leur âge et le degré d'intensité des crises qui les éprouvent.

Admirateur et disciple de Bastiat, M. Eugène Puerari adopte la méthode d'exposition et de discussion de son maître. Il le rappelle, en maint endroit de son livre, tantôt par les réminiscences, tantôt même par des citations textuelles ; et ce n'est pas un médiocre attrait de ce petit livre que cette sorte d'accompagnement en sourdine, qui vient, à chaque instant, rappeler « les motifs » les plus connus du maître.

M. Puerari pense, et nous sommes de son avis, qu'on a fait, à tort, chez

nous, de l'économie politique, une science abstraite et comme fermée ; il cherche à en éclairer les perspectives et à en faciliter les accès. Nous voudrions aussi, pour notre part, qu'à l'aide d'efforts analogues à celui que nous aimons à encourager aujourd'hui, le gros du public arrivât, chez nous, à ressentir, à propos des doctrines économiques, un peu de cette joie que Molière donne à M. Jourdain, quand il lui est révélé « qu'il a fait toute sa vie de la prose avec sa servante », et qu'après avoir comparé les manières de dire « Belle Marquise, vos yeux me font mourir d'amour », il convient de reconnaître que la meilleure est de dire « Belle Marquise, vos yeux me font mourir d'amour. » Bastiat, un jour d'audace et de verve, ou Rossi, dans un de ses éclairs de gaieté comique qui rappelait parfois l'enfance italienne de ce mâle esprit, eussent pu seuls s'essayer à continuer, et à pousser jusqu'à l'*Economique* pour quelque M. Jourdain de nos jours, l'immortelle leçon donnée au Bourgeois-Gentilhomme par son maître de philosophie.

M. E. Puerari n'a pas visé si haut. Il s'est contenté d'indiquer avec lucidité et logique combien de raisons ont de s'entr'aider et même de s'aimer des hommes, auxquels les sophistes seuls et les méchants enseignent les raisons de se suspecter et se haïr, et quelles lois supérieures, quelles puissantes harmonies accordent et dirigent vers des fins générales des intérêts, en apparences divers ou même opposés.

Quand un homme jeune encore, mêlé à la fois au monde et aux affaires, leur dérobe une partie de son temps, pour se consacrer à une sorte d'enseignement, — nous allions presque dire de prédication, tant l'accent de l'auteur est parfois ému et grave, — de vérités élémentaires et d'une importance capitale, il faut le remarquer et y applaudir. C'est à tous ces titres que nous avons voulu signaler à nos lecteurs l'opuscule de M. E. Puerari. B....L.

DE L'ANCIENNETÉ DE L'HOMME. Résumé de la préhistoire, par M. ZABOROWSKI-MOINDRON ; Paris, Germer-Baillière, 1874 ; 2 vol. in-8°.

L'ouvrage que M. Zaborowski-Moindron vient de consacrer à l'homme préhistorique, objet depuis une vingtaine d'années de tant de recherches intéressantes, de tant de travaux scientifiques, cet ouvrage est lié, d'une façon indirecte, mais certaine, à l'économie politique elle-même. On sait avec quelle vigueur tous les économistes, qui méritent ce nom ont combattu la théorie d'un état naturel, dont l'état social ne serait qu'une corruption et une dégénérescence, que J.-J. Rousseau emprunta à Platon et revêtit au siècle dernier de tout l'éclat de son grand style et de son imagination si vive. S'il pouvait revivre et qu'on le conduisît dans une des stations de l'âge de pierre, s'il regardait *de visu* et touchait *de manu* les cavernes qu'habitait l'homme primitif, les armes dont il se servait,

les ossements des animaux sauvages dont il faisait sa nourriture, Rousseau pourrait constater la profonde misère intellectuelle et physique de l'homme primitif ainsi que son asservissement complet à ces forces naturelles que l'homme moderne a su dompter et façonner à ses besoins, à ses caprices même. En ces temps reculés où les poètes ont placé l'âge d'or, une sorte de printemps éternel, ou du moins une température plus uniforme, régnait sans doute sur la terre. Mais les hommes, loin d'être en paix sur une terre toute clémente, « étaient engagés dans la grande « guerre avec les animaux puissants ; bien loin d'être supérieurs en in- « telligence et en moralité à leurs successeurs, ils ouvraient péniblement « les premiers sillons de la moralité et de l'intelligence ».

Il faut faire deux parts de ce livre ; l'une critique et dogmatique, l'autre historique et descriptive. M. Zaborowski paraît avoir des sympathies et des répulsions scientifiques très-vives, et manifeste les unes comme les autres avec une grande franchise. Il se déclare très-nettement matérialiste et disciple convaincu de Darwin, ou, pour mieux dire, de notre compatriote Lamarck, l'ancêtre immédiat et direct du célèbre auteur de *l'Origine des espèces*. C'est à merveille, et M. Zaborowski use de son droit en combattant les doctrines qui ne cadrent pas avec celles qu'il a choisies et dont il prend en main la défense. En ce temps de convictions incertaines, crépusculaires, s'il est permis d'ainsi dire, ses affirmations critiques et ses allures militantes sont loin de nous déplaire. Il nous paraît cependant avoir quelque peu perdu de vue deux choses : la première est, suivant le mot d'A. de Humboldt, «que les questions d'origine dépassent la portée et les moyens effectifs de la science, la seconde que la doctrine de la descendance reste en face d'un obstacle qu'il ne lui a point été donné jusqu'ici de franchir.» La science positive, a dit M. Littré, « quand elle entend prononcer que la vie est le résultat des forces chimiques et physiques dont on connaît l'action, refuse d'accepter une solution qui dépasse les prémisses. Quant à la théorie de la succession des êtres, si elle ne répugne point à la paléontologie, si elle s'accorde avec l'embryogénie et l'unité de plan chez tous les êtres vivants du même type, elle se heurte à la fixité du type spéci« fique, car d'un chien on n'a jamais fait un loup, ni d'un âne, un che val. »

Nous serions encore tenté de relever chez notre auteur quelques brutalités qui s'adressent à la Bible. Assurément, la physique et l'astronomie de ce livre sont mauvaises ; cela ne l'empêche pas de compter au nombre des monuments les plus anciens et les plus vénérables de l'humanité et d'avoir rendu, tant à l'ethnographie qu'à l'histoire, d'incalculables services. Mais passons, aimant mieux louer sans restriction et sans réserve la partie purement historique et descriptive du travail de M. Zaborowski. Elle nous déroule, dans l'ordre chronologique, les découvertes successives de l'archéologie préhistorique, depuis les premières

trouvailles de Boucher de Perthes dans la vallée de la Somme, si controversées d'abord et devenues depuis si fécondes en conséquences, jusqu'aux fouilles de M. Rivière dans les cavernes de Baoussé-Roussé, près de Menton, qui ont exhumé, d'un sol formé de cendres, de charbon, de pierres calcinées et recouvert de détritus de la vie journalière, le seul squelette d'homme quaternaire, tout à fait entier, que les explorateurs aient encore rencontré. Les kjœkken-mœddings et les tourbières du Danemark, les cités lacustres de la Suisse, les palafittes et les terramares de l'Italie, les dolmens, les tumuli scandinaves, les cranogges irlandais, les mounds de l'Ohio et de la Californie, les teocallis mexicains, sont passés en revue dans une série de très-intéressants chapitres. Quant aux supputations chronologiques qui sont la matière du chapitre IX et dernier du livre et qui se rapportent à la durée des âges du fer, du bronze et de la pierre polie, de la période post-glaciaire et de la glaciaire, des époques du pliocène supérieur et du miocène inférieur, elles tendent à reculer à 1,042,000 années la première apparition de l'homme sur la terre. Ce n'est pas l'endroit de les discuter: nous les prendrons telles qu'on nous les donne. Mais sans vouloir désobliger un savant homme et un homme qui paraît très-sincère, pourquoi lui cacherions-nous l'impression que tout cet échafaudage de calculs nous a laissée? Ils nous ont paru bien souvent reposer sur des bases aussi contestables que contestées et ont le tort, en outre, d'impliquer l'existence de l'homme tertiaire, qui est loin encore d'être absolument certifiée.

Ad. F. de Fontpertuis.

Statistique de la France, comparée avec les divers pays de l'Europe, par M. Maurice Block. Ouvrage couronné par l'Institut (Prix de statistique). 2e édition, entièrement refondue, augmentée et mise à jour. Paris, Guillaumin, 1875; 2 très-forts vol. in-8°.

C'est la 2e édition d'un ouvrage publié en 1860 et qui a obtenu à l'Académie des sciences le prix de statistique fondé par M. de Montyon. Mais comme l'auteur l'a entièrement refondu et très-augmenté en le mettant à jour, c'est pour ainsi dire un nouveau travail qu'il offre au public en deux très-forts volumes, faisant partie de la *Collection des économistes et publicistes contemporains*, et constituant la statistique la plus complète à beaucoup d'égards que nous ayons eue.

Les faits recueillis dans ces deux volumes et les considérations dont ils sont l'objet se rapportent: au territoire, à la population, à l'administration, à la justice, aux cultes, à l'instruction publique, à la bienfaisance, aux institutions de prévoyance et aux assurances, aux finances publiques, à l'armée, à la marine, à l'agriculture, à l'industrie, au com-

merce, aux voies de communications, aux postes et aux télégraphes. Des chapitres spéciaux sont, en outre, consacrés aux diverses consommations de la ville de Paris, à l'Algérie et aux Colonies. Celui qui concerne Paris est très-étendu.

Sous ces dénominations générales sont compris de nombreux sujets qu'il serait impossible de mentionner. C'est ainsi que l'on trouve dans le chapitre intitulé : *Commerce*, ce qui est relatif à la navigation intérieure et maritime. aux monnaies, aux institutions de crédit, à la Banque de France et même aux octrois. Au commencement de chaque chapitre. une note indique les divers sources auxquelles les renseignements ont été puisés.

L'auteur, on le voit, a compris daus son cadre toutes les parties d'une statistique complète. Il a condensé les documents qu'il a élaborés dans un grand nombre de tableaux suivis d'explications, de rapprochements et de commentaires qui en rendent la lecture attachante. Il ne s'est pas contenté de présenter beaucoup de faits dans un ordre logique et avec toute la clarté désirable, il a souvent cherché à en tirer les conséquences, et c'est ainsi que, chemin faisant, il a pu signaler plusieurs erreurs généralement accréditées et présenter des raisons plus satisfaisantes sur les résultats économiques, financiers ou sociaux insuffisamment expliqués jusqu'à présent.

L'ouvrage de M. Maurice Block se distingue encore par trois innovations heureuses : il ne se borne pas à donner l'état actuel de la France. il remonte aux périodes antérieures, souvent même jusqu'au commencement du siècle, faisant ainsi le tableau des faits accomplis depuis la Révolution : en second lieu, il établit entre la France et les pays étrangers une comparaison qui donne beaucoup d'intérêt à ces relevés ; enfin il résume la législation administrative et s'en sert pour commenter les chiffres et donner les éclaircissements que je viens de signaler à l'Académie.

A une époque de réorganisation politique, administrative et financière, comme celle que nous traversons, une statistique de la France est une œuvre d'actualité et de grande utilité pour toutes les personnes qui, à un titre quelconque, s'occupent des affaires publiques et des questions sociales. M. Block s'est donc donné, très-à propos, la tâche laborieuse de résoudre et de compléter son œuvre d'il y a quelques années.

Les travaux de cette nature nécessitent le dépouillement d'un grand nombre de documents officiels ou autres ; ils exigent des connaissances spéciales, beaucoup d'érudition, un travail long et opiniâtre, des soins minutieux et persévérants. Pour les mener à bonne fin, il faut avoir l'amour des chiffres et un genre de probité tout spécial indispensable aux staticiens de bon aloi ; aussi n'en publie-t-on qu'à de rares intervalles, à peine un par génération.

Heureux de reconnaître que la nouvelle publication de M. Maurice Block a été faite dans ces conditions, je crois pouvoir la signaler à l'Académie comme tout à fait digne de sa haute estime. — (*Rapport à l'Académie des sciences morales*).

JOSEPH GARNIER

L'ENSEIGNEMENT DES SCIENCES POLITIQUES ET ADMINISTRATIVES AU PÉROU.

Tandis que l'administration de l'instruction publique en France en est encore à discuter sur les avantages d'un enseignement particulier des sciences politiques et administratives, et, tandis que l'autorité supérieure chez nous cherche à éluder l'organisation des cours d'économie politique dans les Facultés de droit, le gouvernement du Pérou vient de la devancer sur ce point. Réalisant la demande formulée à l'époque de la Restauration, par Cuvier, le gouvernement de cette république a résolu de la doter d'une faculté dite des sciences politiques et administratives, établie au sein de l'Université de San-Marcos, à Lima.

M. Pradier-Fodéré, avocat, naguère professeur à l'école libre des sciences politiques de Paris, connu par ses travaux relatifs au droit des gens, a reçu la mission de fonder et de diriger cette faculté, en qualité de doyen; il vient de faire connaître dans un document officiel l'organisation qu'il se propose de donner à cet établissement destiné à former des diplomates, des consuls, des employés au département des travaux publics, à la direction de la comptabilité générale, etc. (1).

Nécessairement, M. Pradier-Fodéré a dû s'inspirer de ce qui existait déjà. Les modèles ne manquaient pas, à vrai dire, car, si en Angleterre on ne trouve pas de cours de droit administratif, bien que l'économie politique soit enseignée sous une multitude de formes, presque partout ailleurs on rencontre des établissements spéciaux; ainsi l'Allemagne compte trois facultés de sciences politiques

---

(1) *Rapport à S. Exc. M. le Président de la République du Pérou sur l'institution d'une Faculté des sciences politiques et administratives à l'Université de San-Marcos*, par M. Pradier-Fodéré. Lima, Typ. de l'Etat, 1874, in-8.

et administratives (Tubingue, Munich et Wurtzbourg), sans parler de la faculté des sciences juridiques et politiques de Vienne, où l'on professe, à côté des autres branches du droit, la science générale des finances dans ses rapports avec le système financier de l'Autriche, l'économie nationale, la politique industrielle, la statistique, l'histoire diplomatique, la comptabilité publique, etc. En Hollande, les docteurs en droit doivent, indépendamment des matières ordinaires, répondre sur le droit public, l'économie politique, la statistique et l'histoire diplomatique; il y a, en outre, à Delft, une école spéciale pour la préparation des jeunes gens qui veulent entrer dans les services publics des Indes. Le grade de docteur ès sciences politiques et administratives existe en Belgique et les secrétaires de légation subissent un examen spécial portant sur l'histoire politique et celle des traités, l'économie politique et la statistique, le droit des gens, le droit public, le système commercial et les faits commerciaux, la diplomatique, les règlements consulaires. En Italie, toute faculté de droit a deux sections, l'une juridique, l'autre politique et administrative, sans parler d'une école des sciences sociales, fondée, en 1873, à Florence. Grâce à l'initiative du gouvernement péruvien, la jeune Amérique n'aura rien à envier désormais, sous ce rapport, à la vieille Europe. La nouvelle faculté servira à répandre les connaissances que tout administrateur devrait absolument posséder.

C'est avec raison que M. Pradier-Fodéré n'a pas voulu agrandir le cercle de la faculté de jurisprudence et qu'il a préféré la création d'une école spéciale où seront enseignés tout le système de gouvernement et d'administration de la République, les institutions comparées des gouvernements européens et américains, l'économie politique, l'économie rurale, industrielle et commerciale, les éléments de la statistique, la diplomatique et ses diverses branches, le droit des gens public et le droit international privé, l'histoire des traités, qui est l'histoire même de la constitution des états, le droit maritime, si essentiel aux rapports des nations commerçantes et plein de questions ou de règles dont l'importance se révèle tous les jours. L'on n'a pas voulu multiplier les cours, et, tandis que l'on aurait pu ajouter des chaires d'ethnographie, de droit naturel, de philosophie du droit et de droit criminel, matières qui ne doivent pas trouver place dans un enseignement exclusivement pratique, on a tenu à se borner à ce qui était jugé indispensable. C'est ainsi que M. Pradier-Fodéré a proposé dix chaires : droit constitutionnel, droit administratif, droit des gens public, droit international privé, diplomatie et diplomatique, histoire des traités de l'Europe et de l'Amérique, droit maritime, économie politique,

statistique, science des finances. Ces dix chaires peuvent, il est vrai, être considérées comme étant la base de tout enseignement politique et administratif suffisant. Le reste serait du luxe.

En tant qu'organisateur de la faculté, M. Pradier-Fodéré ne méconnaît point l'avantage qu'il y aurait eu de créer deux chaires pour la science économique : l'une d'économie politique proprement dite, l'autre d'économie rurale, industrielle et commerciale, mais il a dû reconnaître qu'au début d'une création il est sage de restreindre autant que possible le cadre. En attendant que le cours d'économie politique soit dédoublé, le professeur chargé de l'enseignement important de cette science maîtresse se tiendra, du reste, pour averti de ne point négliger l'étude des questions économiques qui se rapportent à l'agriculture, à l'industrie manufacturière et au commerce. Remarquons, de plus, qu'un cours de comptabilité publique aura pour but d'exposer la théorie des finances, du crédit, des impôts et d'analyser les rouages d'une administration financière sérieusement organisée, matières qui sont éminemment du domaine économique.

La durée des études a été fixée à deux années : la première comprendra les études administratives, et la seconde les études diplomatiques.

Les matières enseignées dans le cours de la première année seront donc les suivantes : le droit constitutionnel, le droit administratif, l'économie politique, la statistique, la science des finances; dans la seconde, le droit des gens public, le droit privé international, le droit maritime, l'histoire des traités, la diplomatie et la diplomatique. Au bout de la première année, les élèves, admis sans justification d'études préalables, subissent un examen; ceux qui obtiennent le diplôme de bachelier ès sciences administratives passent en deuxième année et subissent une épreuve pour obtenir le diplôme de licencié ès sciences politiques et administratives. Le licencié, désireux d'obtenir le titre de docteur, est admis à présenter une thèse sur l'un des sujets compris dans l'enseignement des deux années et portant sur une matière laissée à son choix. Disons, en passant, que le projet de règlement, par une initiative qui mérite réflexion, décide que toute personne pourra se faire inscrire à certains cours à son choix, comme les élèves, sans pouvoir cependant participer aux exercices pratiques et subir les épreuves de la faculté. »

M. Pradier-Fodéré a dû se poser la grave question de savoir s'il convenait d'imposer l'obtention des diplômes comme une condition d'admission aux emplois publics. Il n'a pas hésité à se prononcer pour la négative, et avec raison, selon nous. « Sans compter, dit-il,

qu'il pourrait se présenter des circonstances exceptionnelles dans lesquelles il y aurait lieu, parfois, de déroger à la règle posée, — ce qui produit toujours un effet funeste, — j'ai pensé que, dans un pays démocratique et libre, il était juste de ménager toutes les libertés, même celle de l'ignorance, en réservant toutefois au profit du gouvernement la liberté de donner ses préférences aux candidats éclairés.

Il nous resterait encore à parler des détails d'organisation de la faculté, mais nous voulons nous borner à constater le progrès des études politiques à l'étranger et à manifester de nouveau le désir de voir l'administration de notre pays inaugurer cet enseignement.

J$_h$ LEFORT.

CHRONIQUE ÉCONOMIQUE

SOMMAIRE : Affermissement de la sécurité publique, calme de l'opinion après le vote des lois constitutionnelles. — Les paroles caractéristiques des membres du Conseil. — Importante manifestation de l'empereur d'Autriche et du roi d'Italie à Venise. — L'empereur d'Allemagne redoute le climat d'Italie. — Ce que les bons catholiques allemands et la Bavière ont gagné au siége de Paris. — Prétentions de M. de Bismarck à l'égard de la législation intérieure de l'Italie et de la Belgique. — Les difficultés politiques et financières que rencontre la nouvelle monarchie en Espagne. — Retour des abus dans la Péninsule. — Louable exigence du gouvernement de Cuba au sujet de l'esclavage. — Circulaire du ministre du commerce sur les traités à renouveler dans deux ans. — Les chemins de fer d'intérêt local, les lois sur les associations et les compagnies de chemins de fer. — Étude sur l'isthme de Suez et les tunnels.

Depuis l'adoption des lois constitutionnelles en France, à la suite du vote mémorable du 25 février, une détente générale s'est opérée dans l'atmosphère politique; la confiance gagne progressivement du terrain et les affaires commencent à s'en ressentir. Ce changement est sensible dans tous les centres de production.

Le nouveau ministère s'accentue lentement, mais de plus en plus nettement, à la satisfaction de l'opinion publique, qui appelait depuis trois ans de tous ses vœux la formation d'une majorité rationnelle au sein de l'Assemblée nationale. Après la déclaration de M. Buffet, vice-président du conseil, qui avait cherché à ménager tout le monde, est venue la circulaire de M. Dufaure, ministre de la justice, prescrivant sans ambages aux magistrats de faire respecter le régime définitif adopté par l'Assemblée; puis la circulaire de M. de Cissey, ministre de la guerre, mandant aux généraux commandant des corps d'armée, que chacun dans le pays doit aujourd'hui se soumettre aux lois constitutionnelles et y con-

former sa conduite. Ces paroles sont d'autant plus caractéristiques qu'elles s'adressent à des fonctionnaires dont la plupart n'auraient point voté avec la majorité, et dont un même faisait naguère d'inconvenantes menaces. Presque en même temps, on a eu connaissance d'un discours prononcé par M. de Meaux, à Saint-Étienne, et dans lequel le nouveau ministre de l'agriculture et du commerce a parlé en termes élevés du respect dû à la loi en général et aux lois constitutionnelles en particulier. « Une fois rendue, a-t-il dit, la loi s'impose au respect de tous, d'abord parce que c'est la loi, ensuite,—ceci s'applique particulièrement à la constitution, —parce que cette loi a pris soin elle-même de respecter toutes les convictions honnêtes, ne fermant la porte de l'avenir qu'aux coups d'État et aux révolutions. » Langage vraiment remarquable et significatif, car celui qui l'a tenu appartient à la droite et à cette partie du centre droit qui a voté contre ces mêmes lois, ainsi qu'il l'a rappelé.

Tout cela est honnête et correct, d'un bon augure pour la rentrée de l'Assemblée, dans un mois, ainsi que pour les élections sénatoriales, dont on commence à se préoccuper dans les départements et qui sous peu de mois précéderont la dissolution de l'Assemblée nationale et l'élection d'une chambre de députés. Après quoi l'on s'occupera des affaires, malgré la bonne volonté que M. de Bismarck aurait de tout brouiller à nouveau en Europe.

— M. de Bismarck, en effet, ne parait pas disposé à quitter son rôle de croquemitaine de l'Europe. Le voilà de plus en plus engagé dans la querelle religieuse avec les catholiques d'Allemagne en général, et les Bavarois, en particulier, lesquels applaudissaient au siége de Paris et à l'exaltation de l'empereur d'Allemagne. Le roi de Bavière, on s'en souvient, vint dans ce but à Versailles, dont les eaux jouaient pour lui, incognito, l'an dernier. Le Parlement allemand a voté une loi qui autorise la suppression des émoluments aux membres récalcitrants du clergé catholique, et M. de Bismarck a imaginé une nouvelle querelle d'allemand à la Belgique à propos de l'opinion de ses évêques, en même temps qu'il cherche un moyen de brouiller les cartes en Italie au sujet de la loi des garanties données au pape, lois qu'il voudrait faire modifier afin d'avoir plus facilement raison de l'opposition du chef de la catholicité. En même temps, pour aider à cette action diplomatique, il a fait publier par la *Post*, journal officieux de Berlin, un article belliqueux dont les menaces sont basées sur les préparatifs militaires de la France en vue des élections générales.

La vérité des faits et l'état des esprits en Europe et en France sont tels que l'on peut espérer que toutes ces intrigues seront annihilés par la réaction de l'opinion publique, même en Allemagne. Ainsi, l'on vient d'annoncer que l'empereur Guillaume a adressé à l'empereur d'Autriche et au roi d'Italie un message de félicitations cordiales sur leur entrevue à Venise. Il se réjouit, cet excellent homme, de la réconciliation de ces deux souverains, «laquelle doit, dit-il, grandement contribuer à resserrer l'union des pouvoirs engagés au maintien de la paix. »

Ce télégramme philanthropique vient à la suite d'une délibération des médecins de Sa Majesté impériale, lui défendant de quitter le riant Brandebourg pour se rendre dans la brumeuse Italie, où elle aurait voulu, dit-on, être reçue par Victor-Emmanuel, à Rome même, à la barbe du souverain pontife. Quoi qu'il advienne de ce projet d'entrevue, le caractère de M. de Bismarck ne permettrait pas d'y voir autre chose qu'une grande comédie, dont ne serait dupe qu'une minorité des néo-gibelins.

— L'entrevue de Venise entre l'empereur d'Autriche et le roi d'Italie a un caractère de vérité et de grandeur qui a touché l'Italie et ému l'opinion publique en Europe. Heureusement inspiré, l'empereur François-Joseph, se rendant au sein des provinces illyriennes, a voulu se rencontrer avec le roi d'Italie sur les bords de l'Adriatique, au sein de la ville des Doges, comme pour renoncer publiquement à toute idée ultérieure de revendication du royaume Lombard-Vénitien. Les Vénitiens et les Italiens, accourus à ce noble spectacle, ont témoigné, par une attitude digne, la joie et la reconnaissance pour cette consécration publique des événements accomplis.

Cette entrevue de Venise a été d'autant plus marquante et plus méritoire de la part de l'empereur d'Autriche, accompagné de M. Andrassy, chef du cabinet, qu'elle a eu lieu peu de jours après et sur les lieux mêmes où les Vénitiens venaient d'inaugurer, par une fête patriotique, le monument élevé à la mémoire de Manin, l'énergique défenseur de Venise, en 1849, l'intelligent auxiliaire de Cavour dans cette politique d'unification qui a fait la force morale de l'Italie, en attendant que les événements vinssent lui donner la force physique.

Le gouvernement de l'Autriche a été longtemps conduit par une atroce et perfide politique, dont M. de Metternich, le père, était devenu la personnification. Par cette importante démarche, l'empereur François-Joseph aura accompli un grand acte de civilisation dont l'histoire lui tiendra compte.

— Nous avons enregistré, il y a trois mois, une nouvelle révolution espagnole précédée d'une série de pronunciamentos des troupes, et l'avènement du jeune Alphonse XII. Les complications qu'il était facile de prévoir se sont produites. La période d'enthousiasme a été courte.

L'insurrection carliste ne s'est pas dissoute, comme on annonçait que cela arriverait par le seul fait du retour de la monarchie de 1830 à Madrid; elle a eu même quelques succès contre les troupes visitées par le jeune roi. Toutefois, il semblerait que l'argent arrive moins au camp de don Carlos, que ses bandes se désagrègent, et que la transaction dont le vieux Cabrera, le général de l'insurrection d'il y a quarante ans, a pris l'initiative, agit sensiblement dans ce sens. — Les finances du nouveau gouvernement de Madrid ne valent pas mieux que celles du gouvernement de M. Serrano, qui s'est présenté au roi et qui joue un rôle assez ridicule depuis son coup d'État exécuté avec M. Pavia. — Les nouvelles de Cuba ne sont pas encore bonnes. Mais, à ce sujet, notons que le général Balmasedas en partant, le 15 février, pour prendre le gouvernement de l'île, a fait promettre au roi la présentation d'un projet de loi pour l'émancipation, aussitôt que les Cortès seraient réunis.

Le jeune roi a eu force déboires et a menacé d'imiter le prince Amédée. Il a vu qu'il ne suffisait pas d'être proclamé roi, de montrer de la bravoure et d'avoir de la bonne volonté pour donner la victoire aux troupes, relever des finances délabrées, satisfaire des généraux, maîtriser les partis, remplir le programme de sa déclaration et mériter le compliment du vieil Espartero, qui lui a dit en lui donnant sa propre décoration : « Vous êtes brave, restez constitutionnel. » Son précepteur, M. Canovas de Castillo, promoteur de la révolution soi-disant libérale et chef du nouveau gouvernement, se voit débordé; il lui a fallu faire de dures concessions au parti rétrograde qui attend don Carlos. On a supprimé le mariage civil, on a rétabli le budget des cultes avec les abus supprimés en 1868, après le départ d'Isabelle, on a muselé la presse, on a épuré l'enseignement dans le sens clérical et réactionnaire, on a proscrit des hommes comme M. Figuerola; d'où ce dilemne : pourquoi plutôt Alphonse XII que don Carlos?

— Une circulaire adressée aux chambres de commerce par M. de Meaux, qui a le bon esprit de continuer un projet conçu par son prédécesseur, M. Grivart, remet sur le tapis la grosse question de la réforme des tarifs.

Dans deux ans, le 30 juin 1877, les traités de commerce conclus,

depuis 1860, avec les principaux pays d'Europe arriveront à leur terme. Que faudra-t-il faire à cette époque? Renouvellera-t-on les traités, et conservera-t-on ce tarif prétendu général avec les nations qui n'ont pas de traité, ou bien fera-t-on un tarif vraiment général pour tout le monde? Ce tarif sera-t-il positivement libéral, ou plus protectionniste que les tarifs actuels, sous le prétexte des besoins du fisc? Voilà de grosses questions, sur lesquelles M. de Meaux appelle l'attention des chambres de commerce et des chambres consultatives, dans sa circulaire du 7 avril, et sur lesquelles nous aurons à nous expliquer plus d'une fois, et prochainement.

— Une autre grosse question est celle des chemins de fer d'intérêt local dans leurs rapports avec les chemins de fer existants, l'intérêt du public et celui des compagnies fusionnées qui les ont construits et les exploitent. Nous publions sur ce sujet compliqué trois articles : la fin de la discussion qui s'est produite au congrès de Lille; une curieuse correspondance entre M. Bartholony, un des premiers promoteurs des nouvelles voies, et M. Clapier, de Marseille, se faisant l'interprète des exigences du commerce ; et l'intéressante discussion qui a eu lieu dans la dernière séance de la Société d'économie politique.

En outre, nos lecteurs trouveront, dans le premier article de ce numéro, une étude sur le tunnel projeté de la Manche, le tunnel achevé du Mont-Cenis, le tunnel en voie d'exécution du Saint-Gothard, et l'isthme de Suez qui est en voie de prospérité, malgré les obstacles de toute sorte, financiers, commerciaux et diplomatiques, qui auront entravé l'illustre M. de Lesseps.

Paris, le 14 avril 1875.

JOSEPH GARNIER.

Bibliographie économique.

(PUBLICATIONS DU MOIS DE MARS 1875.)

BADOIS. *Amélioration de nos voies navigables.* Etude critique et comparée à propos de l'ouvrage de M. E. Malézieux, ingénieur en chef des ponts et chaussées, sur les travaux publics des Etats-Unis. In-8, 32 p. et 1 pl. Baudry.

BARAGNON (Maxime). *Beaucaire et Aigues-Mortes, ports de commerce et de grand cabotage.* Avant-projet. In-8, 24 p. Nîmes, lib. Chambourdon.

BARRAU (Raymond DE). *De l'acceptation et du pacte* de non petendo, en droit romain; *De la remise de la dette*, en droit français. In-8, 219 p. Pichon.

BARTHOLONY (François). *Coup d'œil sur l'avenir financier de la France.* L'amortissement de la dette publique par voie de compensation. In-8, 12 p. Claye.

BÉCEL, évêque de Vannes. *Discours* prononcé le 11 mars 1875, dans l'église de Saint-Roch, à Paris, *en faveur des écoles professionnelles catholiques.* In-12, 30 p. Henri Leclère. Reichel et Cie.

BERNARD (H.). *La fortune par les assurances sur la vie.* 2e édition, gr. in-16, 32 p. L'auteur, 8, rue des Beaux-Arts.

BILLETTE (Ad.). *L'hypothèque maritime et ses conséquences.* Examen des principales dispositions de la loi du 10 décembre 1874, se rattachant aux assurances maritimes. 2e édition, gr. in-18. 71 p. Imp. et lib. Dubuisson et Cie.

BIOT. *Lettres sur l'approvisionnement de Paris.* In-8, 44 p. Hennuyer. (Ecrit paru, en 1828, dans la *Revue britannique.*)

BLAISE (Ad.). *Du crédit agricole* et de la création d'un privilége spécial en faveur des marchands d'engrais. In-8. 19 p. Guillaumin et Cie.

BLOCH (N.). *Le manuel du citoyen.* Droits et devoirs de l'homme. In-18, 205 p. Sandoz et Fischbacher.

BONJEAN. *Conservation des oiseaux;* leur utilité pour l'agriculture; par M. le président Bonjean, sénateur. 3e édition, in-16, 59 p. Garnier frères.

BOURNAT. V. DARU.

BROCHARD. *De la responsabilité morale.* In-8, 28 p. Pau, imp. Véronèse.

BUCQUET (Paul). *Enquête sur les bureaux de bienfaisance.* Rapport au ministre sur la situation des bureaux de bienfaisance, en 1871. Ministère de l'intérieur. Gr. in-8, 75 p. Imp. nat.

Commission de révision du tarif des chancelleries consulaires, instituée par décret du 22 avril 1874. Rapport des sous-commissions. Ministère des affaires étrangères. In-4, 191 p. Imp. nat.

CORTAMBERT (Richard). *Géographie commerciale et industrielle des cinq parties du monde* (sans la France). Ouvrage contenant les matières indiquées par les programmes pour l'enseignement secondaire spécial (3e et 4e année). 2e édition, in-12, 438 p. Lib. Hachette et Cie.

COURCELLE-SENEUIL. *Des priviléges de diplôme et d'école.* In-8, 18 p. Guillaumin et Cie.

DARU et BOURNAT. *Adoption, éducation et correction des enfants pauvres*, abandonnés, orphelins ou vicieux. In-8, 638 p. Douniol et Cie.

DELON (E.). *De la situation économique et morale de la population ouvrière en soie de Lyon.* In-8, 27 p. Lyon, imp. Storck.

DENORMANDIE, ancien adjoint au maire du VIIIe arrondissement. Ville de Paris, septembre 1870-février 1871. *Le VIIIe arrondissement et son administration pendant le siége de Paris.* In-18 jésus, 179 p. Garnier frères.

DEVILLIERS, membre de l'Académie de médecine. *Rapport annuel de la commission permanente de l'hygiène de l'enfance*, pour l'année 1874. In-8, 32 p. Lib. G. Masson.

DREYFOUS (Georges). *De la tradition en droit romain et des titres au porteur*, dans leurs rapports avec le droit civil (la revendication exceptée) en droit français. In-8, 341 p. Pichon.

DU CAMP (Maxime). *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie*, dans la seconde moitié du XIXe siècle. T. 6e et dernier. In-8, 586 p. Hachette et Cie.

DURAND-CLAYE (Alfred). *Situation de la question des eaux d'égout* et de leur emploi agricole en France et à l'étranger. In-8, 15 p. Berryer, Levrault et Cie.

DUVAL (Eugène). *Des milices*, en droit romain; *De la vénalité des offices*, en droit coutumier; de la nature des offices ministériels, de leur transmission et de l'exercice du droit de présentation sous le régime de la loi du 28 avril 1816, en droit civil français. In-8, 356 p. Paris, imp. et lib. Pichon.

Exposition universelle de Vienne. en 1873. France. Commission supérieure. *Rapports.* T. 1, gr. in-8, CLIV-332 p. Imp. nat.

Exposition universelle de Vienne en 1873. *Rapport adressé à M. le gouverneur général civil de l'Algérie, par la commission algérienne.* In-8, XII-247 p. Paris, imp. nat.

FIGUIER (Louis). *L'année scientifique et industrielle*, ou exposé annuel des travaux scientifiques, des inventions et des principales applications de la science à l'industrie et aux arts, etc.; accompagné d'une nécrologie scientifique. 18e année (1874). In-18 jésus, 524 p. Hachette et Cie.

FROUT DE FONTPERTUIS (Adalbert). *L'état économique, moral et intellectuel de l'Inde anglaise.* In-8, 40 p. Lib. Guillaumin et Cie.

GAUSSEN (Maxime). *Le salariat.* In-8, 35 p. P. Dupont.

GRATTET (Louis). Tarifs-Grattet. *Guide manuel pour les expéditions* par la poste et par le chemin de fer, en grande vitesse. Prix, tous comptes faits, de Paris à toutes les localités desservies par les chemins de fer français et réciproquement. (Pour 1875.) In-4, 110 p. Delagrave.

GRISARD-DELAROUE. *Cours ayant pour objet les devoirs du négociant.* Ecole de commerce de Lyon. (Conférences d'ouvriers faites les 9 janvier et 9 octobre 1873). In-8, 40 p. Lyon, imp. Mougin-Rusand.

HUARD (J.). *Les chemins de fer espagnols*, leur salut par la fusion en deux grandes compagnies : le Nord de l'Espagne et le Sud de l'Espagne. Nouvelle édition, in-8, 24 p. Hennuyer; l'auteur, rue Caroline, 14.

HUBNER (Baron DE). *Promenade autour du monde*, 1871. 4e édition, 2 vol., in-18 jésus, 987 p. Hachette et Cie.

HUDAULT (Anatole). *Economie politique. Notions générales.* Production, distribution, circulation et consommation des richesses. Gr. in-18, 72 p. Guillaumin et Cie.

JARRIN (C.). *La province au* XVIIIe *siècle. Mandrin.* In-8, 72 p. Bourg, lib. Grandin.

JACQUEMART (F.). *Observations sur le nouveau projet de loi des sucres.* Décembre 1874. In-8, 8 p. Compiègne, imp. Edler.

JOURDANET (Dr D.). *Influence de la pression de l'air sur la vie de l'homme.* Climats d'altitude et climats de montagne. Gravures par Boetzel, cartes en couleur dessinées et gravées chez Erhard. 2 vol., gr. in-8, 815 p. et 48 cartes et planches. G. Masson.

LABITTE (Porphyre). *Recherches historiques sur les projets d'amélioration de la Somme et de ses ports.* In-8, 34 p. et carte. Amiens, imp. A. Caron fils et Cie.

LALLIER (R.). *De la condition de la femme dans la famille athénienne*, au Ve et VIe siècles. Thèse présentée à la Faculté des lettres de Paris. In-8, 299 p. Thorin.

LAMARQUE (Jules DE). *Le patronnage des libérés dans les départements.* In-12, 86 p. Berger-Levrault et Cie.

LANJALLEY (A.). *Recueil des modifications au décret* du 31 mai 1862, portant règlement général *sur la comptabilité publique.* Préface par M. Alfred Blanche, ancien conseiller d'état. Gr. in-8, XVIII-335 p. Nancy, imp. et lib. Berger-Levrault et Cie ; Paris, même maison.

LAPAINE (Ivan). *De l'exercice du droit de présentation dans la transmission des offices*, en Algérie. In-8, 31 p. Alger, imp. Bouyer.

LEFEBVRE (Urbain). *De l'influence des écoles de commerce* sur les relations extérieures commerciales de la France. Rapport fait à la Société d'économie politique de Lyon, le 1er mai 1874. In-8, 7 p. Lyon, imp. Mongin-Rusand.

LEFEBVRE (de Chateaudun). *Principes de la science du Commerce.* Méthode et programme d'enseignement. In-8, 113 p. Delagrave.

Le suffrage universel basé sur les corporations, par un paysan picard. In-4, 4 p. Lib. Coutant.

LOROT. *Le vérificateur de l'impôt direct.* In-8, 99 p. Masquin et Cie.

LUÇAY (Vicomte de). *Des charges fiscales de la propriété foncière* et du danger de les aggraver par la création de nouvaux centimes additionnels aux impôts directs. Rapport présenté au conseil de la Société des agriculteurs de France, le 27 mai 1874. In-8, 23 p. Au siége de la Société, 1, rue Le Peletier.

LYON-CHAEN (C.). *La condition légale des sociétés étangères par actions, en France et en Autriche.* In-8, 16 p. Thorin.

MALARCE (A. DE). *Les caisses d'épargne scolaires et les pennys-banks.* In-8, 16 p. Guillaumin et Cie.

MANUEL (Dr A.-L.). *De l'assistance*

médicale constituée en service public. Pétition adressée à l'Assemblée nationale. In-8, IV-34 p. Gap, imp. Richaud.

MARTIN (H). *Abolition de la perception du droit des pauvres* dans les théâtres, concerts, cafés-concerts, bals, courses de chevaux, théâtres mécaniques ou marionnettes, etc. In-8, 47 p. Dentu.

MENIER. *Application de l'impôt sur le capital fixe.* In-18, 24 p. Plon et Cie.

— *Théorie et application de l'impôt sur le capital.* 2e édition, revue et corrigée, in-18, 668 p. Guillaumin et Cie.

MERCIER (Achille). *Le projet de loi électorale et l'émigration intérieure.* In-8, 20 p. Guillaumin et Cie.

MORAND (Marius). *L'unification internationale du titrage de la soie,* suivie de tableaux de concordance des tirages actuels avec le numérotage international proposé par le congrès de Bruxelles. In-8. 30 p. Lyon, imp. Bourgeon.

NADAULT DE BUFFON. *Des usines et autres établissements sur les cours d'eau.* Développements sur les lois et règlements qui régissent cette matière, à l'usage des fonctionnaires de l'ordre administratif et de l'ordre judiciaire, des ingénieurs, des avocats, architectes et experts, des propriétaires d'usines et des propriétaires riverains. Nouvelle édition, considérablement augmentée et donnant le dernier état de la jurisprudence. T. 2, Rivières et canaux non-navigables. In-8, 622 p. Lib. Marescq aîné.

NICOLAY (Fernand). *Etude de législation et de morale.* Moralisation du suffrage universel par la représentation de l'intelligence, de la famille et de la propriété au moyen de la pluralité des votes. In-8, 40 p. Paris, imp. et lib. Noblet.

Ouvriers des deux mondes (Les). Etudes sur les travaux, la vie domestique et la condition morale des populations ouvrières des diverses contrées, et sur les rapports qui les unissent aux autres classes, publiées sous forme de monographies, par la Société internationale des études pratiques d'économie sociale. T. 5, 1re partie, in-8, 148 p. Imp. Claye; Société d'économie sociale, rue Perrault, 2.

Cette partie contient : No 38, Fermiers à communauté taisible du Nivernais (Saône-et-Loire, France), par M. V. de Cheverry, avocat; No 39, Paysan de Saint-Frenée (Bas-Canada, Amérique du Nord), par M. Gauldrée-Boilleau, consul général de France à New-York; No 40, l'Ouvrier éventailliste de Sainte-Geneviève (Oise, France), par M. Duvelleroy, fabricant d'éventails à Paris.

PALMER (W.-J.). *De la colonisation du Colorado* et du Nouveau-Mexique. In-8, 86 p. et pl. Lahure.

PELON (Gustave). *Du mal dans les sociétés humaines.* In-8, 3 p. Nîmes, imp. Clavel-Ballivet.

PÉTREQUIN (J.-E.). *Climatologie.* Recherches expérimentales de thermométrie sur la climatologie du midi de la France et en particulier de Nice, comparé à Lyon, avec des applications à l'hygiène des malades et des touristes, etc. In-8, 15 p. Borrani.

POISSONNIER (Achille). *Bercy. Entrepôt universel.* Projet. Notice. In-4, 28 p. Paris, l'auteur; rue des Marais, 32.

PONCHE (Narcisse). *Amiens industriel,* son passé, son présent, son avenir. Lecture faite à l'assemblée générale publique de la Société industrielle d'Amiens, le 17 janvier 1864. 1re partie, gr. in-8, 35 p. Amiens, imp. Jennet.

PRÉSEAU (Victor-Charles). *Destruction de la fortune mobilière en France par le monopole de l'hôtel des ventes.* In-12, LXXVI-161 p. L'auteur, 113, boul. Beaumarchais.

PROUDHON. Correspondance de P.-J. Proudhon. T. 6, in-8, 407 p. Lib. intern.

T. 7, in-8, 379 p. Lib. intern.

QUANTIN (Max). *Histoire de l'instruction primaire avant* 1790, dans les pays formant le département de l'Yonne. In-8, 146 p. Auxerre, imp. Perriquet.

QUINET (Edgar). *L'esprit nouveau.* 3e édition, in-18 jésus, IV-359 p. Dentu.

Qui veut gagner? Révélation d'un croupier de Monaco. 2e édition, in-8, 16 p. Nice, lib. Fleurdelys; Marseille, tous les lib.

Rapport présenté à la cour d'appel de Paris, par une commission

chargée d'examiner une proposition de loi relative au *droit héréditaire de l'époux survivant.* In-8, 39 p. Donnaud.

RAUTLIN DE LAROY (DE). *Une solution financière, militaire et internationale.* Ensemble des nouvelles ressources annuelles mises à la disposition du Trésor par le projet ci-dessus, quatre cents millions de francs. L'Assemblée doit, à tout prix, préserver la France d'une nouvelle invasion. Elévation des budgets de la guerre pour 1875 et 1876 à neuf cents millions de francs. In-8, 32 p. Plon et Cie.

RIVIÈRE (H.-F.). *Répétitions écrites sur le code de commerce,* contenant l'exposé des principes généraux, leurs motifs, l'analyse des opinions de plusieurs professeurs ou auteurs et de la jurisprudence sur les questions controversées, la solution de ces questions, l'explication des lois qui complètent ou modifient le Code, l'exposé de la législation sur le timbre et l'enregistrement en matière commerciale, un résumé à la fin de chaque titre. 7e édition, revue et corrigée, augmentée et suivie d'un formulaire. In-8, VII-1091 p. Marescq aîné.

SACHOT (Octave). *La France et l'empire des Indes.* Les fondateurs de la domination française dans la péninsule indienne. Officiers de fortune européens chez les princes hindous contemporains. In-18 jésus, XI-276 p. et 12 grav. Sarlet.

SIMONIN (L.). *A travers les Etats-Unis.* De l'Atlantique au pacifique. Le Grand-Désert américain. Les Mormons. Les filons d'argent du Névada. La Californie. Les immigrants. Les derniers peaux-rouges. In-18 jésus, IV-514 p.. Charpentier et Cie.

SIMONNEAU (A.). *Les effectifs, les cadres et les budgets des années européennes.* Etude statistique comparée. In-8e, 93 p. Paris, J. Dumaine.

Statistique de la France. Statistique sommaire des industries principales, en 1873. Gr. in-8, LIII-113 p. et 15 cartes. Imp. nation.

Tableau général des mouvements du cabotage, pendant l'année 1873. Direction générale des douanes. In-4°, 218 p. Imp. nat.

Union (l') de la paix. Comité provisoire de Paris. Publications diverses. 1re livraison. Programme, déclaration et liste des membres, avec un précis sur la bibliothèque de l'Union, au 15 décembre 1874. Documents à imprimer dans l'annuaire de 1875, avec les amendements proposés par les membres de l'Union et coordonnés par le comité. Gr. in-18, 52 p. Dentu.

Un gouffre financier. Examen de la situation des entreprises fondées ou administrées par M. Simon Filippart. 1re partie, in-8, 64 p. Paris, imp. Schiller, bureaux du *Bulletin financier.*

VAÏSSE (Jean-Louis). *La question sociale devant l'Assemblée nationale.* Lettre à MM. les députes de Versailles. In-4, 11 p. Sandoz et Fiechbacher.

VIVIEN DE SAINT-MARTIN. *L'année géographique,* revue annuelle des voyages de terre et de mer, des explorations, missions, etc., relatives aux sciences géographiques et ethnographiques. T. 12, (13e année.) 1874. In-18 jésus, XII-439 p. Hachette et Cie.

VRAYE (C.) *Le budget de l'Etat* comparé, expliqué, mis en lumière dans ses détails. Réformes financières judiciaires et administratives. In-8, XII-618 p. Guillaumin et Cie.

WYSST (Aloys). *Réorganisation du service forestier.* Réforme de la loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles. In-8, 174 p. J. Rothschild.

Le Gérant : PAUL BRISSOT-THIVARS.

Paris — Typ. A. PARENT, rue Monsieur-le-Prince, 31.

JOURNAL

DES

ÉCONOMISTES

LE RÉGIME FRANÇAIS ET LE RÉGIME ANGLAIS

EN MATIÈRE DE CHEMINS DE FER.

Sommaire : Caractéristique spéciale de l'industrie des chemins de fer. — Impossibilité d'une concurrence sérieuse entre deux voies ferrés.

Régime français. — Six grands réseaux. — Expédient des chemins de fer d'intérêt local. — Eventualité d'un septième réseau (marron). — Recettes brutes kilométriques des principales lignes. — Insuffisance des produits nets pour les *nouveaux* réseaux et certaine lignes des *anciens*. — Le gouvernement parlementaire et nos chemins de fer.

Régime anglais. — Analogies et différences avec le régime français. — Conclusion du parallèle.

Je ne voudrais pas descendre dans l'arène du conflit passionné qui divise en ce moment les défenseurs de nos six grandes compagnies de chemins de fer et les partisans des autres. En effet, ce conflit. déjà fort important par lui-même, se complique de considérations, absolument étrangères à l'économie politique, qui portent le débat sur un terrain où chacun ne peut utilement mettre le pied. Toutefois, dans la mêlée d'arguments qui s'échangent, la critique excessive du régime anglais et l'admiration exagérée pour le régime français jouent un tel rôle qu'il est bien tentant, d'autres circonstances favorables se rencontrant, de profiter de l'occasion pour hasarder une appréciation impartiale de ces deux régimes : on ne me paraît pas les comparer en se plaçant au point de vue essentiel, celui de notre tempérament national.

Le caractère spécial de l'industrie des chemins de fer est d'exiger impérieusement l'intervention du pouvoir public, à raison de cette bande étroite et démesurément longue de terrain dont elle a besoin pour s'organiser, qui met le constructeur en contact avec tant d'intérêts privés que la faculté d'expropriation forcée doit lui être at-

tribuée. En Angleterre comme en France, cette importante considération d'utilité publique, — qui ne pourrait pas, sans engendrer de graves abus, être laissée à la discrétion du premier venu, — motive l'intervention de l'État dans l'appréciation générale du tracé d'une voie ferrée. Pour toute autre industrie, il appartient à l'intéressé de choisir librement l'emplacement de son établissement et d'acquérir, au moyen des ressources dont il dispose, les terrains qui lui paraissent nécessaires.

Cette intervention est encore justifiée dans une fixation du maximum des prix qu'il y a lieu de demander au public, en échange des services que lui rend la voie de communication perfectionnée. D'une part, cette fixation est une compensation équitable du privilége dont ladite voie jouit pour son installation. D'autre part, l'exploitation constitue nécessairement un monopole, et tout monopole doit être réglementé, dans la mesure qu'exige l'intérêt public au nom duquel il est créé. Je n'élude point, on le voit, la négation de la concurrence, dont on fait seulement, selon moi, beaucoup trop de bruit, quand on ne la considère qu'au point de vue des tarifs de transport des personnes et des choses. On ne doit pas raisonnablement supposer qu'entre deux centres de population, il y ait possibilité de tracer un assez grand nombre de chemins de fer pour qu'une concurrence sérieuse, c'est-à-dire normale et persistante, existe entre eux ; ils seront toujours en nombre si restreint que l'entente entre les exploitants, pour un partage du trafic, par exemple, se fera tôt ou tard. Mais ce n'est point une raison de contester les conséquences fécondes d'un régime de liberté en pareille matière, pourvu qu'elle soit entendue conformément aux indications qui précèdent.

Ceci nous amène naturellement à considérer ce qui s'est passé en France et en Angleterre, surtout ce qui s'y passe actuellement. Les économistes se plaignent fréquemment et à juste titre, dans l'intérêt de la vulgarisation de leur science, de ne pas jouir des avantages inhérents aux sciences physiques. Ils regrettent amèrement d'être privés de cette ressource expérimentale que possèdent le physicien, le chimiste, pour vérifier, dans le laboratoire, la réalité des résultats qu'ils attendent de l'application de quelque théorie. Eh bien ! en matière de chemins de fer, le dernier quart de siècle permet de juger les avantages et les inconvénients des régimes adoptés : 1° pour un pays arrivé à une précieuse majorité politique, où la forme du gouvernement n'est même plus discutée, et 2° pour un pays encore dans les langes d'une déplorable minorité politique, où des révolutions incessantes viennent trop souvent changer la forme du gouvernement.

I.

Ne remontons pas, chez nous, au delà de l'empire, auquel il n'est que juste de laisser la responsabilité du système qui est en cause en ce moment. Il trouve en vigueur la loi du 3 mai 1841, relative aux expropriations pour cause d'utilité publique, dont l'article 3 exige, en ce qui concerne la concession des chemins de fer, la promulgation d'une loi, sauf pour les embranchements de moins de 20 kilomètres de longueur; dans ce cas, une ordonnance royale était suffisante. Le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 modifie cette loi de 1841, en ce sens que tous les chemins de fer, sans exception, sont ordonnés ou autorisés par décret impérial, le pouvoir législatif n'intervenant que lorsqu'ils donneront lieu à des engagements du Trésor. Alors le gouvernement conçoit cette idée, fort séduisante en apparence, de partager le territoire en six grands commandements industriels, à la tête de chacun desquels sera placée une grande compagnie, qui y exécutera tous les chemins de fer, bons ou mauvais, ces derniers devant être la rançon des premiers. Si cette idée avait pu être suivie avec toute la fermeté rigoureuse qu'en exigeait la mise en pratique, il n'y avait rien à dire; les inconvénients du système auraient, à coup sûr, été moindres que les avantages. Mais, les choses humaines se faisant humainement, la toute-puissance du gouvernement impérial s'est vue successivement débordée sous la pression des exigences politiques. Il s'était prudemment et expressément réservé le droit d'accorder, dans chacun des territoires de nos six grandes compagnies, de nouvelles concessions de chemins de fer (articles 60 et 61 du cahier des charges uniformément adopté pour tout le réseau français). Aussi apparaissent quelques compagnies secondaires, en bien petit nombre, il est vrai, mais enfin constituant une dérogation à l'idée primordiale.

C'est alors que, — les exigences politiques devenant insatiables, malgré la multiplicité et la complication des arrangements successivement pris avec les grandes compagnies pour remplir ce véritable tonneau des Danaïdes, — le gouvernement a recours à l'expédient de la loi du 12 juillet 1865, relative aux chemins de fer d'intérêt local. Cet expédient repose sur une idée dont on n'apercevait que les conséquences qu'on aurait voulu en tirer, mais dont on n'apercevait pas les conséquences gênantes qui allaient bientôt en sortir. On croyait avoir opposé une barrière infranchissable aux appétits de voies ferrées, en disant aux départements : prouvez-nous l'intérêt que vous attachez à la création des chemins que vous demandez, par l'étendue des sacrifices que vous êtes disposés à faire pour

vous les procurer; alors seulement j'interviendrai en contribuant aux dépenses dans une certaine mesure. On n'avait pas songé à ce mécanisme perspicace et retors des intérêts économiques, qui amènerait des demandes en concession de chemins de fer d'intérêt local, dont le but machiavélique serait soigneusement laissé dans l'ombre. On n'avait pas prévu, par exemple, que de telles concessions pourraient être demandées aux départements sans aucune subvention pécuniaire. On avait supposé, sans doute, que le chemin de fer d'intérêt local serait fait par un entrepreneur départemental, qui resterait confiné dans sa circonscription. On n'avait pas cru qu'il pourrait venir à l'idée de qui que ce soit d'entreprendre plusieurs chemins de fer d'intérêt local, de souder les chemins de deux départements limitrophes, de concevoir un réseau spécialement obtenu par des moyens de cette nature et d'y organiser une concurrence éventuelle aux réseaux d'intérêt général. Enfin on a été surpris par l'audacieuse tentative d'une individualité financière dont il est quotidiennement question, en ce moment, dans la presse périodique, politique ou judiciaire (1).

Je suis nécessairement obligé d'être bref dans cette esquisse rapide du système français, mais je crois en avoir dit assez pour provoquer les réflexions que comporte le sujet, pour faire toucher du doigt au lecteur les avantages du régime anglais. Combien la situation serait différente et plus simple, si elle était née de la liberté industrielle, au lieu de naître d'une sorte de monopole légal institué par l'État dans les conditions que l'on vient de voir: Quelle faute, dans notre pays surtout, que d'avoir chargé l'État d'être le régulateur d'une industrie aussi enviée! Les satisfaits trouvent naturellement que tout est pour le mieux dans la meilleure des administrations. Les mécontents, qui seront toujours en bien plus grand nombre, accusent l'État de subir des influences étrangères aux considérations économiques. Il est certain que bien des chemins inutiles ont été concédés et en ont fatalement engen-

(1) Le 27 janvier dernier, à la Commission parlementaire des chemins de fer, M. le ministre des travaux publics a donné de très-curieux détails sur la perpétration, par voie de réunion de petites lignes d'origines diverses et de superposition aux six réseaux officiels, d'un grand réseau marron. Dès maintenant, ce septième réseau comprendrait 2,350 kilomètres concédés et déclarés d'utilité publique, et serait ainsi plus considérable que quatre des réseaux partiels constitués par l'Etat (Nord, 1,617; Midi, 1,906; Est, 1,969; Ouest, 2,266); avec les 2,150 kilomètres concédés par les Conseils généraux, mais auxquels le Gouvernement n'a point encore donné l'exéquatur qui est de sa compétence, le réseau marron serait plus grand que celui de Paris à Lyon et à la Méditerranée (4,774). Il s'agit des longueurs exploitées en 1873, dont le total était de 16,590 kilomètres.

dré de tout semblables. Il était si simple, au risque d'être un peu en retard, de ne faire que les chemins réellement utiles, c'est-à-dire ceux dont la recette probable sera au moins égale à la dépense. On eût rattrapé bien vite le temps perdu et, surtout, on eût appris à n'user que de l'initiative individuelle, car beaucoup d'exemples permettent d'affirmer que l'esprit d'entreprise et l'abondance des capitaux se seraient convenablement développés ; les excès quotidiens au spectacle desquels on assiste, dans cet ordre de faits, sont là pour empêcher qu'on puisse soutenir le contraire.

Mais terminons cet examen chronologique, qui nous a laissés à la veille de 1870. Que va devenir l'idée fondamentale, lorsque l'application, où le pouvoir autoritaire a visiblement lâché pied, en sera remise à un pouvoir parlementaire? Car, le 27 juillet 1870, le système de la loi du 3 mai 1841 a été purement et simplement rétabli. Ce n'est plus le gouvernement seul qui crée les chemins de fer; le premier député venu peut, en usant de son droit d'initiative, venir bouleverser le système compliqué si laborieusement édifié. La tradition existe encore, mais la guerre et la révolution, sa fille légitime, arrivent. L'idée originaire dépend d'une assemblée souveraine, qui, si elle eût fait preuve de sagesse, aurait immédiatement décrété qu'après tout se qui venait de se passer, le mieux était de se recueillir, de se borner à achever ce qui était commencé et de se bien garder d'entreprendre rien de nouveau, pendant un certain nombre d'années. Mais a-t-on réfléchi aux inconvénients économiques que peut présenter, en France, le régime parlementaire (inévitable politiquement, je me hâte de le dire, pour couper court à tout malentendu)? Le gouvernement a besoin de la majorité, la majorité désire être agréable à ses électeurs, et, avec le suffrage universel surtout, le chemin de fer est une monnaie électorale d'un excellent titre en tout temps et avec toutes les formes de pouvoir exécutif. Voilà ce qui explique l'existence de tant de mauvais projets de chemins de fer et ce qui jette un voile épais d'incertitude sur l'avenir du régime français.

Sans doute, nos assemblées parlementaires pourront être sages et honnêtes; sans doute, nos grandes compagnies y seront naturellement puissantes, ce qui n'est point un de leurs moindres inconvénients; mais enfin qui peut prévoir comment se transformera, dans des conditions aussi incohérentes, notre régime intermédiaire entre la construction par l'État et la libre construction par les compagnies, telle qu'elle se pratique en Angleterre. Chez nos voisins, où nécessairement le trésor public est resté étranger à la construction des lignes, l'État ne s'est réservé aucun privilége pour le transport

des militaires, des marins, des prisonniers, etc., pour les services des postes et des télégraphes; mais qu'importe? Les économies réalisées de ces divers chefs par l'État français ne sont pas de nature à compenser les dangers d'un autre ordre qu'il peut avoir à redouter. Si, avec les recettes perçues fiscalement, elles constituent une rémunération élevée des dépenses qu'il a imposées aux contribuables, il est bien permis de remarquer que le rôle économique de l'État ne consiste point à placer avantageusement des capitaux dans une industrie.

Telles sont les principales réflexions que me paraît devoir suggérer le régime français. Avant de passer au régime anglais, je crois opportun de résumer, au moyen d'une double publication officielle toute récente, la situation actuelle de notre réseau de chemins de fer, sans m'éloigner du point de vue auquel nous place cette étude.

II.

Tous les lecteurs connaissent nécessairement les cartes figuratives de M. Minard, savant inspecteur général des ponts et chaussées, mort en octobre 1870, plein de jours, après une longue et belle carrière dont l'économie politique et la statistique avaient, fructueusement pour la science, occupé les trente dernières années. On sait, j'ai même eu maintes occasions déjà de l'expliquer, dans quel système étaient conçues ses cartes figuratives des diverses voies de communication (routes, canaux, chemins de fer), considérées au point de vue du mouvement des céréales, houilles, vins, ou du trafic général : le tonnage kilométrique de chaque section de quelque importance était représenté par la largeur proportionnelle d'une bande coloriée régnant le long de la section. « Non-seulement mes cartes parlent, — se plaisait souvent à dire le vénérable patriarche de la géographie statistique, — mais encore elles comptent. » En effet, l'œil de quiconque étudiait une de ces cartes embrassait immédiatement les relations d'importance qu'avaient entre elles les différentes sections du réseau considéré des voies de communication; de plus, l'importance absolue de chacune de ces sections était perçue au moyen de la bande coloriée correspondante, sur laquelle était, d'ailleurs, inscrit le chiffre du tonnage kilométrique correspondant. Le résultat était donc on ne peut plus satisfaisant, et il m'est personnellement agréable de rendre un hommage posthume à l'inventeur d'un système ingénieux et fécond (qui a reçu tant d'applications heureuses), en même temps qu'il est équitable de ne pas perdre une occasion de rappeler ici le nom de M. Minard.

Le bureau de la statistique centrale des chemins de fer au ministère des travaux publics (direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer) vient de publier, d'après ce système, une *Carte figurative des recettes brutes kilométriques des chemins de fer français pour* 1873. Chacun des six grands réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi, a sa couleur spéciale; des petites compagnies, celles de la Vendée et des Charentes ont seules le même honneur, et la tourbe démocratique des « compagnies diverses » est représentée par une seule teinte. Chaque millimètre de largeur correspond à 10,000 francs.

Le chemin de fer de ceinture de Paris (avec sa recette exceptionnelle de 231,800 francs par kilomètre, entre Batignolles et Bercy) et les lignes de la banlieue parisienne (Versailles, rive droite, 138,500 francs; Vincennes, 132,800 francs; Saint-Germain, 117,300 francs; Versailles, rive gauche, 87,500 francs) font l'objet d'une carte partielle, à échelle convenablement augmentée, qui est placée dans l'angle sud-ouest de la carte principale.

La ligne dont la recette kilométrique approche le plus du maximum qui vient d'être mentionné est, on le pressent, celle de Lyon à Marseille, qui se chiffre par 218,600 francs; celle de Paris à Lyon ne se chiffre que par 161,600 francs.

Vient ensuite le réseau du Nord, territorialement le plus petit des six grands commandements industriels, qui débute, au sortir de Paris, par 169,600 francs, pour se bifurquer bientôt en 143,800 et 125,000 francs.

De même, la ligne de Paris au Havre commence par 154,400 jusqu'à Mantes, descend à 93,100 entre Mantes et Rouen, puis à 83,100 entre Rouen et le Havre; la ligne de Paris à Rennes présente les chiffres décroissants de 88,500 (Paris-Chartres), 53,900 (Chartres-Le Mans), 43,100 (Le Mans-Laval), 35,300 (Laval-Rennes).

La bande de la ligne de Paris à Nancy a une largeur de 98,000 francs.

Celle de la ligne de Paris à Bordeaux est large de 93,000 francs. Celle de la ligne de Bordeaux à Cette est représentée par 57,700 entre Bordeaux et Toulouse, par 84,500 entre Toulouse et Cette.

Mais c'est assez faire le *doctus cum charta*, en citant les chiffres des recettes brutes kilométriques des principales lignes de nos six grands réseaux, de ces grandes artères de la circulation industrielle et commerciale. Il est inutile de noyer le lecteur dans les chiffres des petites artères, qui descendent jusqu'à un minimum de quelques milliers de francs.

Puis la recette brute kilométrique n'intéresse pas seule le public, qui se préoccupe surtout du produit net. A cet égard, la carte figurative dont nous venons de rappeler les faits les plus saillants, n'est que l'illustration d'une des colonnes d'un *Résumé par ligne des dépenses de premier établissement et des résultats de l'exploitation des six compagnies principales* (états fournis par ces compagnies), qui a été distribué en même temps par l'administration. Parmi tous les rapprochements instructifs auxquels cet utile document peut donner lieu, il fournit des renseignements extrêmement curieux sur la question capitale des produits nets.

Suivant un système précédemment adopté dans une publication semblable, l'administration fait ressortir les insuffisances en en imprimant en *rouge* les nombres représentatifs. Disons-le tout de suite, le *rouge* occupe une terrible place dans la colonne intitulée : « Différences entre les produits nets et les intérêts des capitaux engagés. » D'abord il n'y a que du *rouge*, dans cette colonne, pour tous les *nouveaux* réseaux, à l'exception de deux lignes de l'Est et du Midi, qui présentent respectivement un excédant de 33,263 francs (Lunéville-Saint-Dié) et de 350,762 francs (Montpellier-Paulhan). Il y a même du *rouge* dans les *anciens* réseaux pour un plus grand nombre de lignes qu'on ne serait tenté de le croire. Aucun des anciens réseaux ne fait exception sous ce rapport.

Le Nord lui-même a deux lignes qui présentent des insuffisances : Creil à Beauvais, 285,000 francs; Valenciennes à Aulnoye, 503,000 francs.

Les embranchements d'Épernay à Reims (299,990 francs), de Châlons à Mourmelon (100,068 francs), la ligne de Vincennes et à la Varennes (456,522 francs) constituent la compagnie de l'Est en perte : cette ligne de banlieue a cependant, nous venons de le voir, la belle recette kilométrique de 132,800 francs; son produit net est de 63,087 francs, mais elle a coûté 27,800,000 francs pour 17 kilomètres !

La petite ligne semblable de Batignolles à Auteuil, malgré une recette brute de 112,759 francs et un produit net de 26,614, n'en a pas moins mis la compagnie de l'Ouest en perte de 1,148,958 fr. en 1873. L'ancien réseau présente, en outre, comme non fructueuses, les deux lignes de Malaunay à Dieppe (680,732) et de Mantes à Caen (1,546,717).

La moitié des huit lignes de l'ancien réseau d'Orléans est en perte. Ce sont celles de Brétigny à Tours, par Vendôme (2,270,056), Savenay à Landerneau et Pontivy (2,033,854), Poitiers à la Rochelle et Rochefort (25,839), Tours au Mans (57,084).

En ce qui concerne le réseau de Paris à la Méditerranée, il est

beaucoup plus court de ne point énumérer les lignes si nombreuses qui, pour l'ancien réseau seulement, correspondent ensemble à une insuffisance de 43,204,000 francs. Les lignes de Paris à Marseille (74,898,000) et de Tarascon à Cette et à la Levade (6,803,000) supportent ce déficit et celui du nouveau réseau (21,579,000).

Enfin l'ancien réseau du Midi a une insuffisance de 572,460 fr. avec les deux sections de Lamothe à Arcachon et de Morcenx à Mont-de-Marsan.

Je ne puis évidemment entrer dans plus de détails au sujet de ces différences entre les produits nets de l'ensemble du réseau français et les intérêts des capitaux engagés. Mais je voudrais au moins en prendre un, pour mieux caractériser le système d'après lequel a été construit le réseau des chemins de fer français ; aucun, à ce point de vue, n'est plus simple que l'immense réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui à lui seul n'occupe pas moins de 6 pages (sur 18) dans le fascicule que j'ai sous les yeux en écrivant. Comme cette étude ne nous place pas au point de vue financier de la garantie de l'État, récemment traité ici, d'ailleurs, avec toute l'ampleur désirable par le regretté Demongeot, il est inutile de nous embarrasser de la distinction de l'ancien réseau et du nouveau réseau.

Je rappellerai donc simplement que cette grande compagnie exploite un tiers du réseau total et que, pour les 4,045 kilomètres dont l'exploitation est productive, il y en a 3,729 dont l'exploitation est improductive.

D'une part, si un trop grand nombre de petites compagnies de chemins de fer soulève évidemment des objections sérieuses, au point de vue économique, une aussi gigantesque compagnie ne peut-elle pas être critiquée, à ce même point de vue et à beaucoup d'autres encore. Cette colossale exploitation n'excède-t-elle pas les forces d'une direction unique, quelque habile qu'elle puisse être? N'encourt-elle pas tous les reproches que les économistes sont fondés à adresser aux grands services de l'État, car enfin la manière dont sont prélevés sur le public les frais généraux de l'entreprise est assez indifférente? Le contrôle du Gouvernement peut-il bien s'exercer vis-à-vis d'une telle puissance industrielle? On a vu, dans la livraison d'avril (p. 147), quelle était à cet égard l'opinion du président de la commission extra-parlementaire des chemins de fer. Il n'hésite point à mettre cette inévitable suprématie au nombre des motifs qui, pour lui, doivent faire considérer le régime français « comme funeste au pays. » L'étendue démesurée et toujours croissante des six réseaux partiels lui paraît « imposer à l'administration un fardeau qui dépasse les forces et l'intelligence des

hommes les plus éminents. L'existence de grandes compagnies, qui disposent de presque toute la presse, qu'elles subventionnent et dont elles achètent la parole ou le silence, qui exercent sur toutes les administrations publiques l'influence que donne la position élevée de leurs administrateurs, peut n'être pas sans de graves inconvénients. »

D'autre part, malgré le droit que s'est reservé le gouvernement de concéder librement toutes les voies ferrées qu'il jugeait nécessaires sur le territoire d'un des grands commandements, il est absolument impossible d'admettre une ligne parallèle à cette ligne de Paris à Marseille, qui, presque à elle seule (on vient de le voir), comble les déficits des autres lignes, tant de l'ancien que du nouveau réseau, paye les intérêts des obligations et les dividendes des actions. La question n'est ni économique, ni juridique; elle est exclusivement morale. C'est simplement un scrupule de probité élémentaire qui s'oppose à ce qu'une ligne parallèle puisse être concédée, dans l'état actuel des choses, à une nouvelle compagnie. Cela ne pourrait se faire que dans le cas où, le gouvernement ayant constaté que le splendide trafic de la ligne actuelle de Paris à Marseille a atteint la limite de ce qui se peut faire avec une ligne à double voie, la compagnie se refuserait à faire le nécessaire. Il est certain que, si elle ne pouvait plus suffire au transport des personnes et des choses dans cette direction, si seulement la sécurité de la circulation se trouvait compromise, le gouvernement devrait aviser. Mais on est encore loin d'avoir atteint le maximum de puissance d'exploitation d'une ligne à double voie dont le service est rationnellement aménagé.

Il est donc seulement permis de se demander ce qui arriverait si, l'hypothèse d'une concession directe et nouvelle péremptoirement écartée, on se trouvait en face de l'hypothèse d'une série de soudures successives de lignes déjà concédées, imaginée de telle sorte que l'ensemble de ces lignes vînt faire concurrence à la ligne existante de Paris à Marseille. Cette seconde hypothèse n'a rien d'invraisemblable, pour peu que l'on réfléchisse à une bruyante tentative de ces derniers mois. Dans la première des audiences consacrées à la préparation de l'arrêt par lequel la cour d'appel de Paris a tranché l'affaire du Crédit mobilier, l'avocat du financier incriminé s'est exprimé ainsi : « Il a pensé qu'il était intéressant, pour lui peut-être (je n'entends en aucune façon le nier, car je ne ne prétends pas le présenter comme agissant uniquement par pure philanthropie), mais assurément intéressant pour tous, pour le public comme pour les actionnaires et obligataires des chemins de fer départementaux, d'arriver à exécuter plus promptement les lignes et

de diminuer en même temps les frais d'exploitation, en créant un tout unique, là où n'étaient auparavant que des tronçons épars; qu'il réussirait ainsi à créer une force capable, je ne dirai pas d'entrer en lutte, mais enfin de s'imposer aux six grandes compagnies de chemins de fer et de marcher de pair avec elles. Voilà quel est son but; il ne le dissimule pas et peut-être est-ce cela qui a motivé contre lui de si vastes inimitiés. » En ce moment, son objectif paraissait devoir être une ligne de Bruxelles à Bordeaux; mais, si l'objectif de quelque autre étoile financière qui ne connaîtrait pas d'obstacles devenait une ligne de Paris à Marseille, qu'adviendrait-il ?

La garantie de l'Etat commencerait à fonctionner pour la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée et, en outre, le public supporterait finalement les conséquences d'une concurrence nécessairement éphémère. Le premier inconvénient ne me paraît point aussi effrayant qu'on se plait à le dire communément, car enfin quelques millions de plus ou de moins ne sont pas d'un si grand poids dans la balance, pour une nation qui vient de consacrer une dizaine de milliards à l'aventure sinistrement improductive que nous savons. Mais le second inconvénient est bien autrement grave, car ce serait encore l'État qu'on ne manquerait pas d'en rendre responsable et c'est la seule chose qui me touche, par les répercussions politiques et sociales d'un fait qui, en Angleterre, resterait de l'ordre purement économique : sauf les proportions, c'est ce qui se passe tous les jours dans toute industrie. Rappelons donc en quoi consiste au juste le régime anglais.

III

M. Ch. de Franqueville, maître des requêtes au Conseil d'Etat, secrétaire de la commission centrale des chemins de fer, vient précisément de publier une étude très-complète *Du régime des travaux publics en Angleterre* (1); plus de la moitié en est consacrée aux chemins

(1) Rapport adressé à M. le ministre des travaux publics, 4 volumes in-8, 1874. — Ce savant et remarquable ouvrage, sur lequel nous aurons occasion de revenir et qui est évidemment destiné à devenir classique dans notre pays, se compose de trois parties : Chemins de fer.—Voies de terre (routes et ponts, tramways, locomotives routières).— Navigation (cours d'eau, canaux, ports et docks, phares et balises). Les deux premiers volumes sont consacrés à l'analyse, méthodiquement agencée et parfaitement présentée, des principes généraux de la législation anglaise sur les travaux publics. Les deux derniers volumes constituent un code complet de cette législation, dont les actes nombreux sont le plus souvent intégralement traduits, avec une fidèle exactitude qui n'a pas dû être l'un des moindres soucis du consciencieux et laborieux auteur.

de fer et initie d'autant mieux le lecteur français à tous les détails d'une organisation si mal connue jusqu'à ce jour, que l'auteur, ne se bornant point à un exposé des diverses parties de ce sujet complexe, a donné la traduction des actes législatifs qui le règlementent. Les juristes, les économistes, les administrateurs, les compagnies, les industriels, les négociants, les publicistes, sont donc maintenant en mesure de comparer, en pleine connaissance de cause, aux points de vue variés qui peuvent respectivement les intéresser, le régime anglais et le régime français des voies ferrées.

Qu'on en juge par cette sèche analyse des titres des principaux chapitres dont se compose l'exposé méthodique de M. Ch. de Franqueville : Résumé historique (les essais, l'enfance, la manie, la concurrence, les fusions des chemins de fer britanniques). — Préliminaires, institution et abandon d'une concession. — Construction. — Rapports des compagnies avec l'Etat. — Transport des voyageurs et des marchandises (maximum des tarifs, tarifs perçus). — Constitution des réseaux. — Concurrence et monopole. — Administration des compagnies (situation financière, emprunts, liquidation). — Conclusion.

Quant à moi, qui ne puis songer à suivre l'auteur dans tous les détails d'un sujet qu'il a voulu épuiser, qui dois d'ailleurs me renfermer dans les limites que m'imposent le titre et le but de cet article, c'est cette conclusion seule que je me propose d'examiner. Elle forme justement un chapitre intitulé : le régime anglais et le régime français; elle résume naturellement les idées de l'auteur, à beaucoup desquelles je ne saurais qu'adhérer, tandis que, pour quelques autres, il me semble avoir omis un point de vue, fort peu négligeable malheureusement dans un pays qu'une série de révolutions successives a divisé en quatre partis et où invariablement, dès que l'un de ces partis est au pouvoir, les trois autres se liguent contre lui. Je veux parler de ce milieu social et politique, perpétuellement inflammable et même explosible, où l'Etat, condamné à ne pas quitter un instant l'attitude de la défensive, peut bien rarement être ce spectateur calme et impartial par lequel Adam Smith voulait faire apprécier l'intérêt public. Ne serait-il pas, dès lors, prudent de décharger chez nous l'Etat de toute tâche périlleuse qui ne rentre pas nécessairement dans ses attributions?

« En France, dit M. Ch. de Franqueville, le gouvernement se constitue seul juge des intérêts respectifs du pays et des compagnies; c'est lui qui décide comment et à quel moment telle contrée sera desservie. Il arrête le tracé des lignes à construire et, lorsqu'aucune compagnie ne sollicite la concession, il entreprend lui-même les travaux; s'il se présente, au contraire, plusieurs demandeurs, il

choisit parmi eux. Enfin, dans le cas où une compagnie vient spontanément demander l'autorisation de faire une ligne nouvelle, le gouvernement tranche seul la question d'opportunité et peut, à son gré, accueillir ou rejeter la proposition....

« En Angleterre, au contraire, l'Etat ne se préoccupe point de savoir si telle partie du pays est suffisamment desservie ; il attend qu'un concessionnaire se présente et, dans ce cas même, le pouvoir exécutif n'a point à intervenir. Le législateur est directement saisi (1) ; il examine le projet, isolément et indépendamment de toute considération générale, et finit par l'adopter et le rejeter, sans même avoir pu en modifier sérieusement le tracé.

« *Il me semble évident qu'en théorie du moins, une partie du premier système* est infiniment préférable, au point de vue des intérêts généraux du pays. C'est à l'Etat, représentant de ces intérêts, qu'il appartient de veiller à ce que toutes les contrées soient également traitées ; c'est à lui qu'il incombe de prendre la défense des régions pauvres, qui seraient probablement négligées par l'industrie, dont le but est avant tout de réaliser des bénéfices. »

C'est moi qui souligne le membre de phrase où l'auteur, malgré la netteté de ses idées, me semble arrêté par un scrupule de conscience et hésitant à formuler le système auquel il croit devoir donner la préférence. N'a-t-il pas songé, en écrivant ces lignes, à l'ingratitude monstrueuse dont nos concitoyens font preuve envers le gouvernement qui a sillonné le pays de voies ferrées en tous sens ; à l'insatiabilité qu'ils mettent à en réclamer davantage, toujours davantage, sans tenir compte de ces nouveaux réseaux, tous en

(1) Si j'écrivais dans une Revue de droit, j'aurais eu plaisir à suivre M. Ch. de Franqueville dans son exposé, si clair et complet, des formalités si nombreuses et si minutieuses de l'institution d'une concession de chemins de fer chez nos voisins d'outre-Manche. Mais je ne dois point oublier qu'il s'agit d'une revue d'économie politique ; je ne puis donc que constater ici que l'on se rend enfin bien compte de ce mécanisme compliqué de l'obtention du bill que le demandeur en concession est obligé de solliciter successivement des deux Chambres qui constituent le Parlement britannique. On saura maintenant, par le menu, d'où provient cette élévation proverbiale qu'entraîne ordinairement l'obtention de ce bill ; parmi les exemples curieux que cite notre auteur, je n'en prendrai qu'un seul : le bill du *Great-Northern* (394 kilomètres) n'a pas coûté moins de 19 millions de francs en frais parlementaires. J'ajouterai que M. Ch. de Franqueville rend hommage à l'impartialité et à la bonne foi qui président à cette instruction, dont il signale la courte durée ; à la protection efficace que reçoivent en Angleterre les intérêts privés, à l'égard desquels il trouve une véritable lacune en France, avec cette enquête préliminaire qui n'est, le plus souvent, qu'une insignifiante formalité administrative. Parmi les exemples qu'il donne à l'appui de ses très-justes observations à ce sujet, je recommande particulièrement l'épisode de M. et Mme Price (tome Ier, p. 103 et suivantes), comme très-propres à désopiler la rate du plus misanthrope des humoristes.

perte, dont le rapport moyen des dépenses aux recettes d'exploitation s'élève à 60, 70, 80 et même 90 0/0, sans prendre garde que plus des deux tiers du réseau total ne donnent pas de produits suffisants pour faire face aux frais d'exploitation et à la rémunération des capitaux de premier établissement? M. Ch. de Franqueville ne s'est-il pas demandé s'il n'y aurait pas quelques avantages, dans un pays où la politique s'infiltre à travers les moindres questions d'affaires, à éloigner de l'État ce calice de responsabilité? Quant à moi, je n'hésite point à envier ce régime anglais où l'État est entièrement désintéressé dans cette question de savoir si les besoins plus ou moins légitimes d'une région sont ou non convenablement satisfaits, si l'intérêt des capitaux engagés dans l'industrie des chemins de fer est ou non considérable. Comme il n'est écrit nulle part quelle proportion de kilomètres de voies ferrées doit avoir une nation, eu égard à la superficie de son territoire et au chiffre de sa population, je ne sais pas si nos voisins d'outre-Manche ont trop de ces voies ferrées ou n'en ont point assez; mais je sais qu'ils en ont autant qu'ils ont voulu et pu en faire, que le gouvernement de la reine est parfaitement désintéressé dans la solution de cette question insoluble. De même, ce n'est point à lui que doivent s'adresser les actionnaires qui, ayant librement placé leurs fonds dans cette industrie, trouvent que les dividendes de leurs actions peuvent être insuffisamment rémunérateurs.

S'il y a gaspillage des capitaux, c'est un bien petit malheur public. Les âmes sensibles s'en consoleraient aisément, si elles se donnaient la peine de réfléchir qu'il en est ainsi, seulement à l'état moins facilement perceptible, pour toute industrie, pour tout commerce. Avec les chemins de fer, un petit nombre d'exploitants, dont la statistique financière, en quelque sorte quotidienne, frappe l'œil et donne parfois le vertige à l'observateur, si commodément et si exactement renseigné; partout ailleurs, une multitude d'individus, dont la statistique s'occupe à peine, parce que cela lui est difficile, pour ne pas dire impossible. Mais le raisonnement n'est-il pas là pour avertir que,— n'étant écrite nulle part, la proportion d'industriels, de négociants, nécessaire à une nation, à une ville, dans une branche quelconque de l'activité humaine, — le gaspillage des capitaux est la conséquence fatale d'un tel état de choses. La sélection (pour employer un mot à la mode) s'opère impitoyablement : les non fortunés, les faibles, les maladroits, venant, par leurs ruines, compenser la prospérité des heureux, des forts, des habiles, et contribuer ainsi à l'établissement de cet équilibre perpétuellement instable. L'industrie des chemins de fer n'offre donc rien de particulier sous ce rapport, ni au point de vue économique, sous le rap-

port de l'application de cette règle fondamentale et salutaire : il n'y a d'utile que ce qui se paie. Au point de vue politique, il peut évidemment en être autrement, mais dans des limites extrêmement restreintes et depuis longtemps dépassées chez nous, en ce concerne l'intérêt général. En France comme en Angleterre, il y a trop, beaucoup trop de chemins de fer; seulement la question ne se pose même pas en Angleterre, puisqu'ils s'y font librement. En France, au contraire, elle est insoluble, parce qu'il y a un passé sur lequel il est financièrement impossible de revenir et dont on ne paraît nulle part disposé à tenir compte dans les régions dirigeantes. On marche toujours en avant, comme si l'on n'avait pas complètement épuisé la liste des chemins de fer productifs et largement entamé celle des lignes condamnées à être pour le moins très-longtemps encore improductives, et c'est l'État qui est le régulateur de ce mouvement insensé qu'on prend pour du progrès.

Comment ne pas s'effrayer au sujet des secousses ainsi imprimées à ce régulateur? Ne connaît-on pas l'épisode qui a occupé en dernier lieu la Commission parlementaire des chemins de fer? Un ministre des travaux publics conclut avec la plus petite de nos grandes compagnies une convention relative à l'exécution d'une ligne secondaire. Sur les réclamations du conseil général intéressé, le successeur de ce ministre prépare un projet de loi concédant cette ligne et deux autres à une petite compagnie. La commission législative propose à l'Assemblée nationale d'attribuer l'une de ces dernières à la grande compagnie. Le ministre actuel, fidèle à la pensée qui a présidé à l'organisation du réseau, demande que cette grande compagnie soit instituée concessionnaire des trois lignes et donne d'excellentes raisons à l'appui de son opinion. Prévaudra-t elle finalement? Je l'ignore; mais comme les choses se passeraient mieux en Angleterre, par cela seul qu'elles resteraient en dehors de la sphère gouvernementale ! Ces compétitions industrielles ne sortiraient pas du domaine vulgaire des intérêts locaux et privés.

En résumé, ainsi qu'on s'en doutait bien un peu, les grands contours de la question des chemins de fer sont les mêmes en France et en Angleterre.

Tout d'abord, le régime d'autorité et le régime de liberté ont, sous le rapport de la multiplicité excessive des lignes, produit des résultats également merveilleux dans les deux pays où ils fonctionnent respectivement; ils ont également produit le même résultat final d'un monopole de fait, parce qu'il est inhérent à la na-

ture de l'industrie, qui exclut toute possibilité de concurrence persistante, d'où des plaintes identiques de l'un et de l'autre côté du détroit : la concurrence est désirée par le public, invoquée par des rivaux, qui la promettent toujours et ne la donnent jamais que momentanément, mais se fusionnent finalement, sous une forme ou sous une autre, avec les premiers occupants, qui deviennent nécessairement des associations très-puissantes. A ceux qui déplorent ce qu'ils appellent l'omnipotence de nos grandes compagnies doit être signalée cette déclaration faite, en 1858, à propos d'un détail concernant l'exploitation technique, par un homme d'État anglais : « Les compagnies sont très-puissantes et ont de nombreux défenseurs dans le Parlement ; le ministre qui voudrait les gêner serait vite renversé. Il serait imprudent au gouvernement de faire acte d'autorité ; s'il voulait l'essayer, il serait immédiatement brisé et provoquerait une réaction contre laquelle il ne pourrait pas lutter un instant » (tome I, p. 321).

La réglementation financière des compagnies de chemins de fer existe dans les deux pays, tout en étant plus sévère en Angleterre qu'en France. L'occupation temporaire des terrains, l'extraction des matériaux, l'expropriation forcée procèdent réellement des mêmes principes. L'administration des compagnies est identique des deux côtés de la Manche. Les frais proprement dits de construction, d'entretien, d'exploitation, sont sensiblement les mêmes. Chaque acte de concession fixe le maximum (uniforme en France, variable en Angleterre) des tarifs que le concessionnaire a le droit de percevoir. Dans l'application, les résultats ne paraissent pas différents : « En présence d'un monopole, dit loyalement M. Ch. de Franqueville, il est évident que notre système protége mieux ou du moins doit, en principe, mieux protéger les intérêts du public ; mais, en réalité, je ne suis pas certain, après avoir consulté sur ce point bien des personnes compétentes, que les expéditeurs anglais aient beaucoup plus de sujets *raisonnables* de plainte que les nôtres » (tome II, p. 402).

Nous sommes ainsi amenés, par une transition naturelle, aux différences des régimes anglais et français ; elles sont inhérentes aux mœurs politiques et économiques des deux peuples. En Angleterre, pas de ministère des travaux publics, pas de budget des travaux publics, pas d'ingénieurs des travaux publics, peu d'administration et pas du tout d'uniformité, par conséquent. « Cette perpétuelle ingérence de l'État dans nos affaires nous serait insupportable ; nous voulons rester maîtres absolus de nos tarifs et de nos services. Chez nous, l'exploitation des chemins de fer est une affaire administrative... Nous faisons du commerce et

non de l'administration; nous sommes des négociants, à la tête d'une grande industrie, et nous faisons tout pour attirer les clients, au lieu d'attendre qu'ils viennent nous trouver » (tome II, p. 419). Tel est le langage uniformément tenu à M. Ch. de Franqueville, quand il voulait savoir l'opinion des Anglais sur le régime français, et ce langage n'est, en somme, ni si sot ni si déplaisant aux économistes.

En ce qui concerne les voyageurs, « il est certain que l'ensemble du service de l'exploitation est, en général, plus satisfaisant en Angleterre qu'en France, à tous les points de vue, celui de la sécurité excepté » (*Ibidem*).

En ce qui concerne les marchandises, « comme résultat général, beaucoup plus de rapidité dans le service en Angleterre, tarifs moins élevés en France » (tome II, p. 433).

Finalement, comme il ne s'agit point ici d'une étude de détails, je crois pouvoir être en droit de conclure que toute la différence entre les deux nations se trouve dans la manière dont l'État y sanctionne l'établissement des voies ferrées.

M. Ch. de Franqueville ne se demande pas ce que le régime français aurait produit en Angleterre, puisque les mœurs économiques et politiques de nos voisins s'opposent à ce qu'ils adoptent nos errements; mais, se demandant si le régime anglais aurait produit en France des résultats supérieurs à ceux que nous avons obtenus, il n'hésite point à répondre négativement. Je crois qu'en ce qui a trait aux résultats matériels, nous en serions à peu près au même point, attendu que les *desiderata* semblent être identiques des deux côtés du détroit. Mais, en ce qui concerne nos mœurs politiques et économiques, je suis convaincu qu'il y a lieu pour nous de regretter l'application du régime anglais. Montesquieu dit quelque part: « Les lois doivent être tellement propres au peuple pour lequel elles sont faites, que c'est un grand hasard si celles d'une nation peuvent convenir à une autre. » Ce grand hasard me paraît se rencontrer dans l'espèce. Le régime français n'eût peut-être pas présenté de sérieux inconvénients en Angleterre, où, la forme du gouvernement étant depuis longtemps hors de discussion, le parlement ne comprend que des conservateurs et des progressistes, ces deux tempéraments nécessaires au fonctionnement normal d'une société civilisée. Le régime anglais aurait offert ce réel avantage en France, où la politique nous désagrége lentement, mais sûrement, de rendre l'État étranger à une source d'attaques incessantes. « En France, écrit M. Ch. de Franqueville (tome II, p. 405), le premier — et souvent le dernier — mouvement est de s'adresser à l'État, de lui porter ses doléances, d'en tout attendre, d'en tout espérer,

mais aussi de lui tout imputer et de le rendre responsable de tout grief. » C'est précisément cette situation des choses (qui n'est pas, d'ailleurs, particulière aux chemins de fer) que je trouve mauvaise et d'autant plus inquiétante que le côté pécuniaire du problème, s'opposant à lui seul à tout retour sur le passé de ce gros détail économique, l abandon des errements vicieux, n'a pour garantie que notre sagesse publique. L'avenir dira ce que vaut au juste le remède.

E. LAMÉ FLEURY.

LE FUTUR TARIF
DES DOUANES EN FRANCE

Circulaire ministérielle aux chambres de commerce et aux chambres consultatives. — De la refonte de notre tarif de douanes et de l'éventualité de nouveaux traités de commerce. — Dénonciation par l'Italie du traité Franco-Italien et négociations ouvertes en vue d'un accord futur. — Lettre de la Chambre de Lyon à ce sujet.

Le *Journal officiel* du 8 avril dernier contenait une circulaire du nouveau ministre de l'agriculture et du commerce aux chambres de commerce et aux chambres consultatives d'agriculture et des arts et manufactures, dont le texte se trouve reproduit plus loin.

La lecture de cette circulaire, en raison de certains passages, peu rassurants par les sous-entendus ou les insinuations qu'il semble d'abord permis d'y voir, ne nous eût laissé qu'une impression de doute et même d'inquiétude, si le *Journal officiel* du surlendemain ne nous avait apporté un second document, émané de la même source, et de nature, sinon à calmer tout à fait les appréhensions éveillées par le premier, du moins à nous mieux fixer quant au sens même et à la portée actuelle de la circulaire du 7 avril, à laquelle il peut servir à la fois de commentaire et de correctif.

Nous voulons parler du discours prononcé le 8 avril par M. le vicomte de Meaux au banquet que lui a offert la Chambre de Saint-Étienne, et en réponse au toast du Président.

Voici en quels termes le ministre a commencé son allocution :

Messieurs, le bienveillant et cordial accueil que je reçois ici m'émeut plus encore qu'il ne m'étonne. Ailleurs, dans le monde industriel et commercial au milieu duquel m'appellent maintenant mes fonctions, je

suis un nouveau venu; ici, parmi vous, je suis, n'est-ce pas, un vieil ami, un ami qui connaît vos services et qui regardera toujours comme une bonne fortune personnelle l'occasion de les honorer et de leur rendre hommage; *un ami qui connaît aussi vos intérêts, car il les a étudiés pour les défendre à une époque où vous les jugiez menacés. Les combinaisons économiques que nous combattions alors se sont évanouies. Elles se sont brisées contre la force des choses, contre des nécessités plus impérieuses que la volonté la plus opiniâtre.*

Mais votre tâche n'est pas achevée. Nos traités de commerce expirent dans deux ans; nous aurons à régler les tarifs, à déterminer le régime économique qui convient le mieux à notre pays. Il est temps dès à présent d'en délibérer, et je viens, dans ce moment même, de convier les chambres de commerce à cette délibération.

La vôtre, Messieurs, est assurément l'une de celles qui nous apporteront le plus de lumières. Vous qui savez manier avec une égale supériorité le fer et la soie, extraire la houille, envoyer à travers le monde entier vos rubans et vos armes, *vous nous aiderez à concilier des intérêts qui paraissent quelquefois contradictoires.*

Je suis fier d'avance du concours que j'attends, dans cette grande enquête, de la chambre de commerce de Saint-Étienne, de même que je me suis senti fier de la grande part que vous avez prise aux efforts de l'industrie française pour relever notre pays de ses malheurs, oui, pour le relever à ses propres yeux et à ceux du monde, car ces ressources de l'industrie, ce n'est pas seulement la richesse, c'est avant tout le travail, c'est-à-dire un signe incontestable de la force et de la virilité nationales.

Cette fois c'est bien le jeune ministre qui parle seul, pour son compte et sans employer le porte-voix administratif. L'accent est plus ferme, la note plus nette; et, sauf le passage « sur ses efforts futurs *pour concilier des intérêts en apparence contradictoires*, » rien n'y détonne. M. le vicomte de Meaux dit bien clairement qu'il s'agit d'arriver à l'établissement d'un tarif « qui puisse remplir le trésor sans nuire au travail, et « *d'empêcher le retour de combinaisons économiques, qui se sont déjà brisées, une fois, contre la force des choses, contre des nécessités plus impérieuses que la volonté la plus opiniâtre.* »

Nous voici donc renseignés quant au but, que nous acceptons volontiers; nous n'avons plus à examiner que les moyens d'y parvenir plus sûrement et plus vite.

Cette comparaison des deux programmes de Paris et de St-Étienne, la sécurité relative que nous avons puisée dans le second, nous ont remis en mémoire l'embarras du peintre d'enseignes, à qui un aubergiste demandait de représenter, sur la

sienne, « un ange d'or ». « Mais on ne m'a jamais demandé d'ange d'or, répondait-il. Je peins les lions rouges, je sais les faire, j'y suis habitué ; et, si vous me forcez à peindre un ange d'or, vous verrez qu'il aura encore l'air d'un lion rouge » (1).

Quelque chose d'analogue se sera passé, le 7 avril dernier, rue Saint-Dominique. L'esquisse de l'ange d'or de 1875 aura été jetée sur quelque ébauche oubliée en 1872 ; il y perce, par places, des traits de lion rouge.

Il convient maintenant, — en prenant la circulaire du 7 avril pour ce qu'elle demeure en réalité, — une pièce d'une importance capitale, autant par le caractère de l'appel tout nouveau qu'elle adresse à la représentation officielle des intérêts de l'industrie et du commerce, que par l'étendue et la diversité des horizons divers où elle les invite, inopinément, à s'engager, — il convient de bien reconnaître le terrain sur lequel l'administration paraît prendre position, pour le présent, — l'appréciation qu'elle fait du passé, — et enfin ce qu'il est permis de préjuger de ses desseins pour l'avenir.

I.

Nous commencerons par relever, dans le tableau du passé et dans les données premières du calcul destiné à faire ressortir « les progrès du commerce depuis la réforme opérée à l'aide des traités, ce qui nous paraît être à la fois une erreur de date et une inexactitude « d'attribution. »

La circulaire officielle prend, pour point de comparaison entre les effets du régime ancien et ceux du régime nouveau, *l'année* 1859, c'est-à-dire celle, qui a précédé la conclusion du traité de 1860, et qui fournit les chiffres suivants :

			Millions.
Commerce général.	Importations :	2,354,8	5,411,9
— —	Exportations :	2,057,1	
Commerce spécial..	Importations :	1,640,9	3,907,1
— —	Exportations :	2,266,4	

Le point de départ de 1859 nous paraît mal choisi.

En 1859, le Gouvernement d'alors travaillait, depuis neuf années déjà, à modifier le régime protecteur et à ménager la transition devenue nécessaire pour que la France gardât son rang commercial dans le monde, ou plutôt occupât celui qui devait lui appartenir. Il avait, depuis neuf ans, entrepris l'éducation économique graduelle des esprits et des intérêts eux-mêmes.

(1) Henri Heine ; *Reisebilder*.

Il usait pour cela d'un procédé, qui les instruisait et les aguerrissait à la fois, presque à leur insu. Il commençait par introduire, sous forme de décrets « provisoires, » les mesures nouvelles ; — puis, quand elles avaient, sans secousses et avec profit, pris place dans les faits et les habitudes, il proposait de les consacrer par la loi. C'est ainsi que, de 1850 à 1859, il avait annulé ou réduit les principaux obstacles à un commerce étendu pour la France, et absolument désintéressé l'agriculture du système de la protection.

Des décrets, qui ne furent convertis en loi qu'en 1856, mais qui avaient été présentés à la Chambre dès 1854, avaient, — à l'entrée, abaissé les droits sur les houilles, les fers, les aciers, les bourres de soie, les déchets de fil de coton, le caoutchouc brut, les marbres, le guano, le quinquina, le sable à fabriquer le verre et la faïence, les graines oléagineuses, et supprimé totalement ceux qui frappaient les minerais (sauf celui du soufre), les graines de lin pour semences, les bitumes solides. La surtaxe d'importation du minerai de fer sous pavillon étranger avait été abolie :

A la « sortie, » les droits sur les pavés de grès, les ardoises, les terres pyriteuses, et les ouvrages en fonte avaient été réduits, ceux sur les chevaux, la garance, les soies grèges et moulinées, le plâtre et la craie, et enfin les bâtiments de mer, avaient été supprimés. Des entrepôts nouveaux avaient été créés sur différents points de nos cités.

Ce mouvement libéral, qui alla s'accentuant et s'accélérant pendant les deux années suivantes, au cours desquelles 400 articles furent rayés, du même coup, du tableau des droits de sortie, et où, à l'entrée, les fers ouvrés, les machines, les pièces détachées, les laines en masse, et bientôt après les laines peignées et teintes, etc., reçurent de notables allégements, — ce mouvement disons-nous, ne fut pas même interrompu par le désaccord violent entre le Gouvernement et la Chambre, qui éclata vers la fin de 1856, au sujet de la présentation de la loi « portant retrait des prohibitions. »

De 1856 à 1860, toutes les barrières avaient à peu près totalement disparu, à la sortie ; elles s'étaient, sur tous les points importants, notablement abaissées, à l'entrée. La loi du 5 mai 1860, qui affranchissait les *matières premières*, et qui détruisait à peu près complètement, vis-à-vis de l'agriculture, « la protection », déjà si atténuée par la suspension de l'échelle mobile et la liberté rendue au commerce des grains, était, sans doute, un corollaire du traité de commerce du 23 janvier ; mais c'était, en même temps, une conséquence et comme une conclusion des décrets et des lois rendus les années précédentes.

Ajoutons que, dès 1852, un traité de navigation et de commerce signé avec le Piémont avait, sans que l'opinion s'en fût autrement émue,—contre la concession faite à cette puissance de l'assimilation des deux pavillons,—assuré à nos exportations,—notamment à celle de nos vins et de nos soieries,—des avantages assez considérables; et que, de 1855 à 1858, des négociations heureusement entamées et poursuivies avec les puissances de l'extrême Orient avaient ménagé de nouveaux débouchés à l'ensemble de nos industries.

Ce n'est donc point à 1859 qu'il eût fallu remonter, pour discerner, pour établir nettement la ligne de démarcation de l'un et de l'autre régime et l'influence croissante de la liberté dans les résultats constatés par la statistique : C'est à l'année 1847.

En 1847, en effet, le régime «protecteur» était en pleine séve, en complète efflorescence. Rien n'indiquait, alors, les terribles épreuves qui allaient suivre. La paix intérieure et extérieure paraissait assurée : les esprits, comme les capitaux, appartenaient aux efforts et aux spéculations du travail.

Or, à cette époque, le *commerce général* de la France offrait un total de 2,339 millions, se décomposant comme suit :

Importations :	1,290,000,000 francs.
Exportations :	1,049,000,000

Et le *commerce spécial* un total de 1,675 millions, dont 955 millions à l'*importation* et 719 millions à l'*exportation*.

Tel est, tel nous paraît être, du moins, pour qui veut se montrer équitable et exact, le premier terme de la comparaison.

En 1859, nous avions déjà gagné, sur 1847, 1,064 millions de francs à l'importation, et à l'exportation 2,008 millions (*commerce général*); au *commerce spécial* 685 millions à l'importation, 1,547 millions à l'exportation. C'est-à-dire que, de 1847 à 1859, grâce à des abaissements successifs de tarifs, devant l'essai et même l'annonce desquels quelques-unes de nos principales industries avaient annoncé « leur ruine » et menacé « de fermer usines et ateliers, » notre commerce général avait doublé, — notre commerce spécial à peu près triplé; — et qu'enfin — phénomène absolument indifférent pour l'économiste, comme pour l'homme d'affaires, mais qu'avaient vainement poursuivi les adeptes du régime protecteur et que donnait, dès son début, un régime relativement libéral, — nos exportations dépassaient, dans des proportions considérables, les importations de l'étranger.

Cette première rectification en doit amener une autre, d'un ordre plus élevé, et à laquelle l'équité ne doit pas attacher un

moindre prix. La circulaire officielle s'exprime d'une façon manifestement défavorable sur « les moyens employés par le précédent gouvernement » pour opérer la réforme, bien que, par la même circulaire, le ministre constate, approuve et entende en consacrer les résultats ; mode de raisonner plus conforme à l'esprit de parti qu'à la logique.

S'il est vrai que, depuis 1860 (nous disons, nous, depuis 1851), « le mouvement de nos importations et de nos exportations se soit singulièrement accru ; » — s'il est vrai « que le travail national et la fortune publique aient trouvé, dans nos relations avec l'étranger, des ressources, qu'il importe de sauvegarder ; » — s'il est vrai « qu'il n'est plus dans la pensée de personne de revenir en arrière »..., il aurait été plus profitable à l'éducation du pays, qu'à la place de ce blâme vague, bien que deux fois répété et dont l'hostilité est le seul trait saisissant, — de ce reproche sommaire adressé aux hommes qui se sont, il y a quinze ans, décidés « à marcher en avant, » — M. le vicomte de Meaux eût introduit la démonstrative, administré la preuve irréfragable qu'en 1860, les résultats, dont on glorifie la possession aujourd'hui, pouvaient être obtenus par d'autres procédés que ceux dont les gouvernants de 1860 ont accepté et porté la responsabilité.

Si le jeune, et, assure-t-on, fort capable ministre qui a signé la circulaire du 7 avril pense qu'à cette époque, on pût, comme il est loisible de le faire aujourd'hui mettre, académiquement, au concours entre toutes les chambres consultatives et de commerce, les questions économiques du jour et notamment celle de savoir : « comment on doit assurer la fixité des tarifs, » — et attendre, en sécurité, les réponses ; — nous nous permettrons de lui affirmer qu'il se trompe. Afin de lui faire excuser la liberté que nous prenons de le contredire, nous lui demanderons de se faire représenter une autre circulaire, qui doit se trouver dans les cartons de son ministère, circulaire émanée « d'un département » tout spécial, alors fort redouté : celui de l'*Association pour la défense du travail national* : il y pourra lire ce qui suit :

« ... Nous n'avons pas besoin d'énumérer les services qu'ont rendus les comités locaux, et ceux qu'ils doivent rendre encore. C'est à eux de proclamer sans cesse dans nos départements la pensée qui a présidé à la formation de notre association, pensée vraiment grande et généreuse, celle de la prospérité du pays. C'est à eux de montrer que, si le libre échange promet le bon marché, la protection seule peut le donner d'une manière normale, par le développement de la production, et tout en élevant le taux des salaires. C'est à eux de soutenir les convictions chancelantes, d'ins-

pirer la persévérance à ceux qui se fatigueraient de la lutte, et surtout de rappeler l'étroite solidarité qui unit les différentes branches du travail national. S'il s'élève des prétentions particulières qui veulent prévaloir sur l'intérêt général, c'est à eux de les combattre en rappelant à chacun son devoir. Il faut qu'en faisant comprendre à tous et à chacun qu'on ne peut attaquer la protection accordée à son voisin sans mettre en danger celle dont on jouit soi-même, ils préviennent des écarts individuels qui tendraient à discréditer, à ruiner, dans l'estime publique, le système protecteur tout entier. C'est à eux, en un mot, de maintenir la discipline dans les rangs ; de veiller à ce qu'on ne s'éloigne pas de l'esprit et du but de l'association ; d'employer leur influence à empêcher des adversaires ou des amis douteux de pénétrer dans les chambres de commerce et dans les chambres consultatives des arts et manufactures qui forment la représentation officielle de l'industrie. »

Cet édifiant passage, que nous copions textuellement sur l'exemplaire placé sous nos yeux (1), nous paraît suffisant pour expliquer à M. le vicomte de Meaux « pourquoi » on n'a pas demandé, en 1860 aux chambres de commerce et aux chambres consultatives, ainsi recrutées et *surveillées*, s'il fallait, ou non, écarter nos prohibitions ou abaisser nos tarifs devant l'Angleterre.

Quant au secret observé en 1859 vis-à-vis du pays sur les ouvertures relatives au traité lui-même (second grief indiqué par la circulaire du 7 avril), ce n'est pas à M. de Meaux qu'il faut rappeler, d'abord,—que la constitution d'alors donnait au souverain le droit de négocier, seul ; ensuite, que c'est une condition de toute négociation importante d'être conduite en secret; et qu'en cette circonstance, le gouvernement parlementaire par excellence, celui de l'Angleterre, se conforma à cette condition, tout comme le nôtre. Personne dans la Grande-Bretagne, sauf les membres du cabinet de la Reine, ne se douta des conférences de Paris, jusqu'au moment de leur conclusion ; et ce fut un égal étonnement, nous pourrions presque dire un égal trouble, de l'un et de l'autre côté de la Manche, quand la nouvelle d'un traité de commerce conclu entre la France et l'Angleterre éclata tout à coup.

Ce fut, quand le secret eut cessé, quand les stipulations générales furent connues et alors qu'il ne s'agissait plus que d'arrêter les chiffres des tarifs, que l'un et l'autre pays en appela aux hommes

---

(1) *Association pour la défense du travail national*, 7 mars 1857. *Signé :* le président, *Mimerel;* les vice-présidents, *E. Ferray, Léon Talabot;* les secrétaires, *Bernonville, E. Sellière.*

compétents et intéressés, pour les débattre. Les mêmes précautions réciproques furent alors prises par les deux gouvernements, et la discussion des tarifs occupa près d'une année.

II.

Cette difficulté rétrospective vidée, nous analyserons brièvement les chefs principaux et *actuels* auxquels se rapporte la circulaire du 7 avril, et nous reprendrons, une à une, les questions qui y sont abordées.

Le ministre rappelle aux Chambres de commerce qu'au 30 juin 1877 la France, par l'expiration des tarifs conventionnels, pourra régler librement ses droits de douane et de navigation, il les invite à délibérer, dès à présent, sur les conditions les plus propres « *à rassurer*, à *satisfaire* et à *concilier* » les intérêts qu'elles représentent.

Au 30 juin 1877, le tarif conventionnel n'existera plus, et le *tarif général ne sera pas applicable*. Par quoi devra-t-il être remplacé?

Par un *nouveau tarif conventionnel* ou bien un *nouveau tarif national?* A quoi demanderons-nous la fixité dont l'industrie a besoin? aux étrangers, ou à nous-mêmes?

Dans l'une comme dans l'autre hypothèse, quel esprit devra présider au remaniement des tarifs?

Doit-on conserver les droits *ad valorem*, ou les convertir en *droits spécifiques?*

Peut-on relever les droits sur certains articles? Doit-on les abaisser sur certains autres?

Enfin, et en résumé, quelles sont, dans chaque circonscription, et les faits et les vœux? Sur quoi reposent, en quoi consistent, jusqu'où s'étendent les intérêts divers que le gouvernement a mission de protéger et entre lesquels doit s'exercer, au besoin, son impartial et bienveillant arbitrage?

Telle nous paraît être l'analyse sommaire et complète du document ministériel.

Nous ouvrirons la discussion par une observation préalable, sur laquelle nous nous proposons de revenir, au besoin.

La circulaire du 7 avril nous semble confondre et enchevêtrer les unes dans les autres des questions non-seulement diverses, mais d'un ordre absolument différent, et qu'il convient de discerner et de séparer, dès l'abord : à savoir — des questions spéciales presque techniques, sur lesquelles l'administration ne peut se prononcer sûrement qu'après avoir écouté, provoqué les rensei-

gnements et les vœux des intéressés,— et des questions générales, politiques, de gouvernement proprement dites, où le devoir et l'honneur du pouvoir sont de se décider, sans chercher à se couvrir par aucune solidarité.

Quand le ministre demande aux Chambres de commerce ou aux Chambres consultatives s'il faut, ou non, adopter le système des droits *ad valorem* ou des droits spécifiques,— si tel droit sur tel article peut être relevé sans dommage pour l'industrie qui l'emploie ou le commerce qui en trafique, — si tel autre ne doit pas être abaissé dans l'intérêt de la consommation et de la production elle-même, — il les consulte justement sur des points où ces Chambres représentent la compétence et l'autorité.

Mais, quand il leur demande si le gouvernement doit conclure des traités de commerce, ou réserver sa complète indépendance en matière de tarifs, il leur soumet un problème, dont elles n'ont pas à connaître, dont la solution incombe à la souveraineté, une question de gouvernement, au premier chef, et au sujet de laquelle les Chambres de commerce auraient droit de répondre : « Cela ne nous regarde pas. Ce dont nous avons besoin, c'est de fixité et de sécurité, et c'est à vous à aviser au meilleur moyen de nous les assurer. Nous avons la tête et la main à nos affaires, et non pas au gouvernail, qui vous a été remis et que vous tenez : à chacun sa tâche. »

III.

Négligeons donc, un moment, cette grande question, que nous retrouverons bientôt) du choix à faire, plus tard, entre un tarif national ou un tarif conventionnel, lorsque le terrain sera ouvert et déblayé du côté de l'etranger, et occupons-nous d'abord de notre situation présente, chez nous, des préoccupations qu'elle comporte et des actes qu'elle semble conseiller.

Le ministre nous affirme « qu'il ne peut plus être question de remettre en vigueur, à l'expiration des traités, le tarif général actuel.» Cette affirmation, dans une telle bouche, est considérable. Mais nous la trouvons étrange d'abord, car nous n'avons pas coutume d'entendre les organes du pouvoir exécutif déclarer « qu'il ne peut être question d'appliquer la loi du pays,» et ensuite insuffisante; car, et, quoi qu'en ait dit M. le ministre du commerce, le tarif général est la loi du pays.

Le tarif général est *la loi;* le tarif conventionnel est l'*exception à la loi*, exception temporaire, éphémère, bientôt caduque, qui appartiendra au passé, le 30 juin 1877.

Jusqu'à l'année dernière, où l'administration des douanes, pour

faciliter le service de ses agents, a fait publier des tableaux dans lesquels les deux tarifs figurent en regard l'un de l'autre, — le tarif général a occupé la première place dans « le relevé officiel des marchandises dénommées au tarif des douanes de France, » — place qui lui appartient légitimement.

Ce *tarif général* (il faut, tant qu'il subsistera, le répéter sans cesse, afin qu'il ne soit permis à personne de l'ignorer ni de l'oublier), ce tarif contient *trente-quatre prohibitions absolues* portant sur les ouvrages en fonte, en fer et en cuivre, les fils et tissus de lin, de coton, de laine, de soie, de crins, de poils, etc., la bonneterie, les peaux préparées la coutellerie, le plaqué, la poterie, la faïence, le sucre, les médicaments, les savons, etc., etc.

Ce tarif, demeuré debout depuis 1793, qui ne semble que ridicule, quand toutes les puissances industrielles en sont affranchies par des traités, ce tarif, que le ministre déclare *inapplicable*, sera cependant en vigueur le 1er juillet 1877, s'il n'a pas été rayé, d'ici là, du nombre de nos lois; car ce tarif, c'est NOTRE TARIF NATIONAL.

Dans des pays plus heureux et chez les nations d'un autre tempérament que le nôtre, on peut dire que telle loi n'est plus applicable, et s'en fier « à sa désuétude. »

Mais, en France, ce qui n'est pas formellement aboli peut toujours reprendre vie et force; en France, on n'abolit que ce qu'on détruit, et l'on ne détruit que ce que l'on remplace.

En conséquence, et tant que le tarif général ne sera pas formellement et légitimement *remplacé* par un autre tarif, quelles que soient, à ce sujet, les appréciations et même les déclarations des ministres eux-mêmes, nous le tiendrons pour vivant, pour vivace même, et pour menaçant.

Et qu'on ne nous accuse ici ni de chimères ni même d'exagération. A l'intérieur, comme à l'extérieur, les preuves ne nous feraient pas défaut pour motiver nos assertions.

A l'extérieur nous rappellerions qu'il y a moins de quatre ans, en octobre 1871, le plénipotentiaire chargé par le Président de la République d'obtenir du cabinet de Londres des modifications aux traités de 1860, s'exprimait en ces termes, dans une note adressée au premier ministre britannique (1) :

« A côté des tarifs conventionnels qui résultent des traités conclus avec les principales puissances de l'Europe, il existe, COMME

(1) Voir le texte complet de cette pièce dans le *Livre bleu* de 1873, ou dans l'ouvrage intitulé *Politique économique et négociations commerciales du gouvernement de la République française pendant les années* 1871, 1872 et 1873, p. 21 et suiv. Guillaumin, 1874.

LOI DE L'ÉTAT, *un tarif général*, couvert de prohibitions ou de droits prohibitifs applicables à toutes les puissances qui ne s'en sont pas affranchies par des stipulations spéciales, et qui défend absolument l'entrée en France de la plupart des marchandises que l'Angleterre lui fournit. Sans doute le tarif général est suranné et sans application réelle aujourd'hui. Mais, avant qu'il soit remplacé par un tarif mieux approprié aux besoins actuels de l'industrie et du commerce, il faudra beaucoup de temps. Car ce n'est pas une œuvre facile de pondérer tous les intérêts et de les concilier en donnant à chacun d'eux la part qui devrait lui revenir,... surtout quand, toute liberté d'action étant recouvrée, il n'y a plus de digue à opposer aux convoitises des intérêts.

« Les industriels anglais semblent faire bon marché du traité de 1860, *sans doute parce qu'ils ignorent le traitement qui leur serait réservé après les douze mois expirés*, etc. »

Ainsi, à l'extérieur, hier encore, le tarif général demeurait, sinon une réalité imminente, du moins une éventualité comminatoire et pressante.

A l'intérieur, son rôle n'est pas moindre; sa place est marquée au premier rang des points stratégiques, qu'entendent réoccuper les partisans du système protecteur, dès que le règlement des tarifs ne reposera plus sur des engagements internationaux.

Lors des séances, à la fois si sommaires et si décisives, qui virent, il y aura bientôt deux ans, l'Assemblée nationale revenir brusquement sur les décisions économiques prises par elle depuis dix-huit mois, — rapporter la loi sur les matières premières, — abolir les surtaxes de pavillon, — restaurer les traités dénoncés quelques mois auparavant, sans même tenir compte des engagements nouveaux qui les avaient remplacés, — etc., etc., il est demeuré bien entendu, bien expliqué, de la part des principaux champions du régime protecteur que « toutes ces mesures tutélaires et vraiment nationales de droits sur les matières premières, de drawbaks, de primes, de surtaxes de navigation, n'étaient abandonnées que *temporairement* et par *force majeure*, c'est-à-dire devant des nécessités, heureusement à courte échéance; mais qu'en 1877 on pourrait enfin rendre au pays sa législation propre et indépendante. »

Quand le rapporteur de la loi portant retrait des surtaxes de pavillon (1) voulut conclure, sans relever une seule des attaques dont le système libéral et l'Ecole des traités de commerce venaient d'être l'objet, il s'écriait, au milieu des acclamations approbatrices

---

(1) M. le duc Decazes, aujourd'hui ministre des affaires étrangères.

de l'Assemblée : « Nous tenons à nous expliquer catégoriquement. Ce n'est pas sur des *principes* que nous vous demandons de voter, c'est sur *un fait*, qui domine la situation jusqu'au 1er juin 1877 ! »

A l'intérieur le tarif conventionnel n'est qu'un *fait*, un *accident* éphémère. Le droit, c'est le tarif général.

Faut-il rappeler en quels termes, il y a quelques années à peine, à la veille même des négociations de 1860, et comme pour les absoudre à l'avance, ou plutôt les décider, les représentants les plus accrédités du système protecteur préconisaient le tarif général et en exigeaient impérieusement le maintien : Prenons une autre circulaire de l'Association pour la protection du travail national.

« Que fût devenue l'industrie, si le projet de loi portant retrait des prohibitions eût été appliqué ?... Tous les produits fabriqués qui encombraient les magasins de l'Angleterre, ou qui restaient invendus dans les pays où elle les avait expédiés seraient retombés sur notre marché. Nos manufacturiers ne pouvant plus rien vendre n'auraient pu continuer leurs travaux ; les usines se seraient arrêtées de toutes parts. Les faillites se seraient succédé. Nos ouvriers auraient éprouvé le même sort que ceux de la Grande-Bretsgne et des Etats-Unis et auraient été réduits comme eux, à demander leur pain à la charité publique » (1).

Qui donc après avoir relu ces lignes pourra se tenir assuré que, sous l'influence de quelqu'une des grandes crises périodiques, qui, d'un bout du monde à l'autre troublent le travail et la spéculation, quelqu'un n'en reprendrait pas à son compte les objurgations, et ne ressuciterait pas les mêmes fantômes, en prenant pied sur la réalité d'un tarif national prohibitif.

Ainsi donc, et afin de nous résumer quant à ce premier point, nous dirons : Il ne suffit pas, quand on gouverne, de dire qu'un tarif « est inapplicable », il faut rendre son application impossible, même en espérance : il faut décréter qu'il n'existe plus.

La France industrielle et commerciale a dû son salut, en 1873, à l'intervention de l'étranger ; le péril qu'elle a couru à cette époque, et ce qu'offre de précaire le secours qui l'a sauvée, lui indiquent impérieusement les positions, d'où elle ne doit plus permettre qu'on puisse la menacer. Le tarif des douanes est la clef de ces positions : Il est de nécessité et d'urgence de ne pas la laisser à la disposition du système réglementaire et restrictif.

L'abolition du tarif général actuel et la proclamation du tarif

(1) Circulaire de l'*Association pour la défense du travail national*, mars 1858. Signée : *Mimerel*, président ; *E. Ferray et L. Talabot*, vice-présidents ; *E. Seillière*, secrétaire.

conventionnel, comme tarif national, nous paraît donc la première mesure, que M. le ministre du commerce doit proposer au chef de l'Etat et porter à l'Assemblée, — la première, qu'à défaut d'initiative, de la part du gouvernement, l'Assemblée doive décréter d'elle-même ; — celle enfin qu'avant tout doivent réclamer les chambres de commerce, les chambres consultatives et tous ceux que touche le succès de la campagne, inévitable et très-sérieuse, dont il faut accepter les épreuves et les labeurs pour arriver à prendre enfin possession et à doter le pays de la liberté du travail et des échanges.

IV.

Ce premier vœu satisfait, — le tarif de 1793 dûment, c'est-à-dire législativement aboli, le tarif, aujourd'hui conventionnel, devenu tarif national, ce sera ce dernier qui devra servir de base à la discussion des questions spéciales posées par la circulaire du 7 avril,

Nous nous supposons donc délivrés, du même coup, des prohibitions, des droits prohibitifs et des savants et dispendieux contrepoids du système protecteur qui s'appellent les primes, les drawbaks. Nous n'avons plus, le tarif conventionnel en main, qu'à examiner en quels endroits, il pourrait être modifié, au point de vue *exclusivement fiscal*, c'est-à-dire—sans nuire au développement de la production et de la consommation — de façon à rapporter le plus possible au trésor public, au réservoir commun des prélèvements consentis par tous sur l'épargne et les ressources de chacun.

Ici l'interrogation du Ministre trouve sa place :

Peut-on abaisser certains droits? Peut-on en relever quelques-uns?

Nous concevons parfaitement l'alarme qu'a causée, au premier moment, cette seconde partie de l'interrogation et la menace que beaucoup d'excellents esprits ont cru y voir, d'un retour à l'idée de l'impôt sur les matières premières. Cette impression eût été la nôtre, si (nous l'avons dit en commençant) nous n'avions été pleinement rassurés par le jugement porté au banquet de Saint-Etienne « sur les tentatives qui doivent se briser devant la force des choses, » et si, en même temps, nous n'avions constaté que la circulaire parle d'abaisser ou de relever les taxes existantes, mais ne parle pas d'en créer de nouvelles. Après le scandale causé par la première apparition de l'impôt sur les matières premières, ce ne peut être ni par surprise, ni par sous-entendu, qu'on songe à en préparer une seconde.

Nous ne discuterons donc pas aujourd'hui l'hypothèse d'un tel impôt et des drawbacks qui s'y rattacheraient. Nous nous réser-

vons de le faire avec énergie, le jour où les éminents protagonistes de ces idées tiendront l'engagement, qu'ils ont pris, devant l'Assemblée, au mois de juillet 1873, de relever ces projets pour leur compte, dès que les traités ne leur feraient plus obstacle, et de démontrer au pays que leur application sérieuse et complète pourra seule remplacer, par une prospérité réelle et solide, les dangereuses apparences de richesse, dont neuf milliards cinq cent millions d'échanges entretiennent aujourd'hui l'illusion dans les esprits faux.

Ce jour venu, nous avons la ferme confiance que les représentants de l'agriculture, de l'industrie et du commerce retrouveront, pour se défendre contre les leurres et les tentations des arguments « protecteurs », le courage, l'accord et le bon sens, qui les ont tirés, une première fois, du danger.

C'est déjà quelque chose, c'est même beaucoup, que de n'avoir plus à redouter, ni à surveiller l'initiative du pouvoir, de ce côté. La déclaration du 8 avril, à Saint-Etienne, prend, de ce chef, une importance incontestable. Nous le rappelons, une dernière fois, et nous ne nous occuperons plus que de savoir s'il est possible, — sans changer les bases du tarif conventionnel, devenu tarif national, sans y créer, sans y introduire des taxes nouvelles, de le remanier de façon à le rendre plus productif; puis, en tenant pour présumable l'éventualité d'un accroissement de revenu, — de rechercher si c'est en abaissant certains droits, ou en en relevant certains autres, qu'on pourrait réussir à déterminer un résultat fiscal.

Nous n'oserions pas affirmer, *a priori*, qu'il soit impossible d'augmenter le revenu de nos douanes. Mais nous ne craignons pas de dire que cette tâche est une des plus difficiles, des plus chanceuses, des plus incertaines que puisse assumer le législateur.

Relever le chiffre d'un droit et accroître le revenu de l'article imposé, sont deux choses très-distinctes, et qui, loin d'être en conséquence directe l'une de l'autre, se développent souvent en sens diamétralement opposé.

Dans la plupart des cas même, à l'augmentation du droit correspond la diminution immédiate de la recette. La raison en est complexe, mais facile à concevoir. D'une part, l'élévation du droit, et, conséquemment, du prix de l'article, en restreint la consommation : d'autre part, les spéculations de fraude sur cet article se développent. Ou le produit surtaxé entre en moindre quantité, ou il pénètre par la contrebande; dans l'une et l'autre occurence le trésor ne se remplit pas. Le tarif exhaussé peut rapporter moins, en définitive, que le tarif modéré.

D'où il suit qu'en ne consultant que l'intérêt fiscal, il conviendrait,

selon nous, de compter davantage sur l'accroissement des recettes par l'augmentation de la consommation, c'est-à-dire par l'effet de tarifs qui n'y fissent aucun obstacle ; et que, dans tous les cas, pour les articles susceptibles de contrebande, le taux auquel doit s'arrêter le droit de douane, est invariablement indiqué par celui de la prime du commerce interlope. Le législateur qui en dépasse le chiffre augmente le nombre, les labeurs et les dangers des douaniers, et non la recette de la douane.

Nous ne savons pas trouver, de nous-même, les articles spéciaux, sur lesquels on pourrait, à l'heure qu'il est, faire porter une surélévation de droits, qui ne fût pas sujette aux inconvénients que nous venons d'indiquer.

Les denrées exotiques, le café, le cacao, le thé, le sucre, les huiles minérales, la houille, les céréales, le riz, les épices, le tabac, les médicaments eux-mêmes, supportent déjà des droits tels que, pour en assurer la perception, la douane est, chaque jour, forcée de requérir des restrictions et des pénalités nouvelles, et qu'à côté d'une législation devenue, par ses inquisitions et ses rigueurs, sans analogue chez les peuples libres, les actes qui la bravent se multiplient dans d'effrayantes proportions. — La statistique judiciaire contient à ce sujet des témoignages, qu'il faut rappeler, même en évitant de toucher, ici, au côté moral de la question, qui domine tous les autres cependant.

Restent donc, puisque les matières brutes demeurent en dehors du débat :

1° Les produits « qui ont déjà reçu un commencement de fabrication, dont ils » viennent recevoir le complément en France : une surtaxe sur cette catégorie frapperait directement notre production et notre travail ;

2° « Les produits d'une fabrication « achevée, » et ceux-là (toujours à la condition qu'on n'atteigne pas la limite de la prime de contrebande et qu'on n'apporte dans la surélévation des tarifs aucune pensée de « protection » et de faveurs spéciales pour telle ou telle branche d'industrie, ou de commerce), — ceux-là, disons-nous pourraient, sans dommage pour personne, s'ils sont matériellement trop bas, être surexhaussés.

Mais, d'abord, ces produits manufacturés n'arrivent qu'en assez faibles quantités en France, où nos vieilles prohibitions n'ont pas aidé à développer le goût ni surtout l'habitude des marchandises étrangères, et où, d'ailleurs, notre propre industrie fournit supérieurement et abondamment à nos besoins. Dans une recette totale de plus de 257 millions en 1873, dernière année dont nous possédions

les relevés officiels, les produits manufacturés n'ont rapporté que 22 millions environ.

Si nous recherchons les chiffres des droits supportés par « ces articles manufacturés, » nous trouverons qu'ils sont déjà considérables.

Ainsi les *tissus de coton*, par exemple, qui ont fourni 6 millions en 1873, ont payé, 10, 15 et 18 0/0 de leur valeur; — les *tissus de laine*, qui en ont fourni à peu près autant, ont payé 10 0/0; — les *tissus de lin* et de *chanvre*, qui ont donné 1,300,000 fr., ont payé 15 0/0, quelquefois 16; — la *coutellerie*, 15 0/0; — les *faïences*, 15 et 25 0/0; — les *porcelaines* et *verreries*, 10 0/0, etc., etc. Or, le taux de 10 0/0, est à notre avis, pour tout article susceptible de contrebande, un *maximum*.

En 1786, lors de la rédaction du tarif qui devait être présenté aux Notables (nous choisissons celui-là, parce que ce fut le dernier, dans notre histoire économique, qui fut préparé dans les vues générales, en dehors de la pression trop directe des intérêts privés, à l'intérieur, et à l'extérieur, de desseins d'hostilité ou de représailles), on avait adopté—le taux de 20 0/0, à l'entrée et à la sortie, comme *absolument prohibitif;* on le destinait aux produits qu'on ne voulait pas recevoir, ou à ceux qu'on ne voulait pas laisser sortir : —le taux de 10 0/0, comme celui que l'on appelerait aujourd'hui « protecteur » pour l'industrie indigène : —le taux de 5 0/0 pour les marchandises « dont l'importation et l'exportation étaient absolument indifférentes; » — enfin, celui de 30/0 pour celles « qu'il était utile d'avoir ou de vendre. »

A une époque antérieure, également indépendante des préoccupations de lutte étrangère ou de protection intérieure, en 1664, Colbert avait calculé ses premiers tarifs sur le taux à peu près uniforme de 5 à 8 0/0.

La conclusion qui ressort d'elle-même de ces indications sommaires, c'est que, au cas d'un remaniement des tarifs dans un esprit fiscal, il serait plus avisé peut-être de voir quels sont ceux « qui peuvent être abaissés », et de ne penser à en relever aucun.

Parmi les articles qui demanderaient, non plus même dans une visée fiscale, mais dans une pensée d'économie publique, un abaissement immédiat, il faut désigner, en première ligne, la *houille*, qui paye aujourd'hui 6 0/0 de sa valeur moyenne, et les *fontes* et les *fers*, qui paient de 25 à 30 0/0.

Nos propriétaires de mines et nos maîtres de forges ont eu plus d'une occasion, dans ces dernières années, de s'instruire et de s'apaiser sur les véritables effets « de la concurrence extérieure » Il est temps de penser aux autres producteurs et de se rappeler

que le développement de la force industrielle et de la fortune d'un pays est intimement lié au progrès indéfini de la consommation de la houille et des emplois du fer.

V.

Nous laisserons aujourd'hui de côté, pour y revenir d'une manière spéciale, la question technique et épineuse de la conversion des droits *ad valorem* et ses *droits spécifiques*. — (Nous avons besoin, à ce sujet, d'indications qui nous manquent encore), et nous arrivons à la partie de la circulaire du 7 avril qui, à vrai dire, est celle qui nous agrée le moins et qui nous inquiète le plus, — à savoir aux promesses qu'a faites le Ministre à St-Étienne « de chercher à concilier des intérêts en apparence contraires » et, à Paris, « *d'accomplir la mission* QUI LUI APPARTIENT de *protéger les intérêts* et *d'exercer entre eux* SON IMPARTIAL ET CONCILIANT ARBITRAGE. »

Qu'est-ce à dire? Il ne s'agit donc plus de remanier notre législation douanière « dans un sens exclusivement fiscal, » comme le demandait la commission supérieure de l'Enquête agricole en 1869, — ni « d'accorder un égal traitement à tous, » comme l'insinuait la chambre de commerce de Lyon, en 1873; — il ne s'agit même plus, comme l'expose la circulaire elle-même à son début, « de savoir si, en accroissant les recettes de nos tarifs douaniers, il ne serait pas permis d'atténuer les taxes, contre lesquelles se sont élevées les plaintes les plus sérieuses, etc., etc.

Il s'agit, à ce qu'il paraît, de pondérer, de concilier, de protéger et, par conséquent, de réglementer, tout comme autrefois.

Nous rendons pleine justice aux intentions du nouveau ministre et à la bonne volonté qu'il met au service des industriels; mais, nous osons, dans son intérêt, et surtout dans le leur, le conjurer de renoncer dès à présent, à ses généreux desseins; et, s'il y persiste, nous espérons de la sagacité et de l'expérience de nos grandes chambres de commerce qu'elles se rappelleront, en temps utile, la réponse d'un négociant d'autrefois au cardinal de Fleury, qui, lui aussi, voulant protéger et concilier, — rôle si décevant et si doux aux ministres de tous les temps, — demandait « comment il pourrait aider les industriels dans leurs affaires? » — « Monseigneur, en ne vous en mêlant, que lorsque vous vous en prierons. »

Le système « de protection et de conciliation », de la part du gouvernement, a pour effet inévitable de modifier les combinaisons naturelles du travail et des échanges et d'y substituer un mécanisme artificiel, d'autant plus coûteux qu'il s'éloigne davantage des conditions primitives et vraies. Il en résulte, — on l'a dit et répété

bien souvent, un déplacement continuel d'efforts, de capitaux, — et c'est là le point le plus grave — de responsabilités.

En définitive, quelles que soient l'intelligence et la volonté des gouvernants, la pratique d'un tel système finit inévitablement par l'habitude de prendre aux uns pour donner aux autres, d'apaiser ceux qui crient aux dépens de ceux qui se taisent, et de faire à un petit nombre une part privilégiée au détriment du plus grand. Telle est la réalité, que recouvrent les desseins et les formules de la pondération, de la conciliation et de la protection.

La velléité nous prendrait volontiers, ici, de ne plus continuer que « par citations, » — tant les leçons de Vauban, de Montesquieu, de Quesnay, de Turgot, de Smith, de Bastiat, de Robert Peel (nous voulons invoquer les seuls témoignages des morts et nous priver même de ceux que nous offraient d'éminents contemporains) se pressent en foule dans notre esprit.

Entre mille, nous en choisirons trois, parce que, rapprochées l'une de l'autre, elles semblent préciser et péremptoirement résoudre la difficulté.

Montesquieu a dit : « Il faut que l'État demeure neutre entre sa douane et son commerce, et qu'il fasse en sorte que ces deux choses ne s'y croisent pas ; alors on jouit de la liberté du commerce » .... (2) ; et il a tracé en quelques lignes la loi et le programme d'un tarif fiscal.

Bastiat a écrit : « De quoi s'agit-il ? de transactions entre gens qui ne se connaissent pas, qui ne se doivent rien, que la justice, qui défendent et cherchent à faire prévaloir leur intérêt... Il s'agit de prétentions, qui se limitent les unes par les autres... » (2) ; et il a suffisamment exposé la chimère et le péril de la conciliation acceptée en charge et prise en compte par le gouvernement.

M. Peel, en 1846, a répondu à un agriculteur qui, en plein Parlement, lui demandait « quel prix il entendait lui assurer pour la vente de son blé ? » « Ce n'est pas au Gouvernement à vous garantir vos profits ! garantissez-les vous-mêmes, en surpassant vos compétiteurs, ou tout au moins en les égalant par votre activité, votre esprit d'ordre et votre intelligence... *Je prétends être ministre sans autres obligations que celles de consulter les intérêts publics et de pourvoir à la sûreté de l'Etat...* » Et il a pour toujours, et avec une autorité souveraine, marqué le vrai rôle des gouvernants en matière de protection de l'industrie et du commerce.

Ni le législateur, ni le gouvernant, digne de ce nom, ne doit se

(1) *Montesquieu.* Esprit des lois, liv. xx, ch. XIII.

(2) *Bastiat.* Harmonies économiques, ch. II.

mêler de protéger, de pondérer, de concilier les intérêts, qui se pondèrent et se concilient, ou plutôt se limitent d'eux-mêmes. Ce qu'ils doivent,— c'est d'assurer à tous la sécurité et la justice, c'est-à-dire la paix et la liberté ; — c'est de veiller aux conditions morales et aux rapports réguliers des classes entre elles ; — c'est de protéger (ici le mot porte juste) les enfants et les femmes ; — c'est, s'ils osent en assumer la tâche, comme semblent les y convier, en ce moment même, certaines chambres de commerce (1), de chercher à préserver la cabane ou l'atelier d'une destruction périodique ; — c'est de faciliter l'accès et d'abréger la procédure de juridictions, d'ailleurs indépendantes ; —c'est de ne rien faire enfin, qu'en général et pour tous.

Loin de les rechercher, le gouvernement devrait se refuser toujours aux ingérences que lui feraient porter la responsabilité d'initiatives, ou le fardeau de solidarités, auxquelles son premier soin doit être d'échapper.

Le système de la protection et de la conciliation administratives peut se pratiquer, ou du moins se concevoir, dans un « marché fermé, » et avec un tarif prohibitif. Il est absolument impraticable et chimérique, dans un « marché ouvert, et avec un tarif libéral. »

VI

Nous avons dû réserver pour la fin la question, pleine d'humilité, posée par le ministre à la plus modeste des quatre-vingt-cinq chambres consultatives de France, comme à la plus importante des soixante-quinze chambres de commerce : « Quel est le moyen d'assurer la durée des futurs tarifs ? A qui vous fiez-vous davantage : — à vos gouvernants et à vos législateurs ? — ou bien aux gouvernements étrangers ?—Faut-il faire, des tarifs nouveaux, l'objet d'une loi — ou le texte de traités internationaux ? A quoi devons-nous nous décider ? que nous conseillez-vous ?

---

(1) Plusieurs chambres de commerce, parmi lesquelles il faut citer en première ligne celle de Bordeaux (délibération du mois de décembre 1874) et celle de Paris (délibération du 27 février 1875), ont appelé l'attention du gouvernement sur « l'infériorité qu'infligeait à nos industriels et à nos commerçants, vis-à-vis de leurs concurrents Anglais, Allemands, Américains, notre loi de succession. Les chambres de Saint-Omer, de Dieppe, de Roubaix, d'Arras, de Rouen, d'Epinal, d'Annonay, de Narbonne et de Saint-Etienne, auraient aussi, dans leurs réponses au questionnaire de la commission « pour le développement de notre commerce extérieur, mais sans conclure à une application du principe chez nous, — présenté la liberté de tester en général, comme une des causes principales qui poussent les Anglais vers le grand commerce. »

Nous consacrerons un prochain article à l'étude de ces différentes manifestations et à l'examen de l'ordre d'idées auquel elles semblent se rattacher.

L'interrogation a dû singulièrement surprendre les chambres auxquelles elle est adressée, tant elle sort de la sphère de celles dont on les saisit habituellement; et M. le ministre du commerce, qui tient tant à répudier les précédents d'une autre époque, vient, en cette occasion, d'en créer un d'un ordre encore inconnu.

Nous avons dit qu'à notre avis les chambres pourraient esquiver l'embarras de la réponse, en alléguant que cela ne les regarde pas: qu'elles n'ont, pour se prononcer, sur un si haut problème, ni les informations, ni la compétence qui appartiennent au Gouvernement, et que c'est à lui à opiner le premier.

Mais, en évitant de se prononcer positivement sur de telles difficultés, elles pourront cependant suivre l'exemple, que n'a pas hésité à donner la chambre de commerce de Lyon, à l'occasion de la dénonciation par l'Italie du traité franco-italien et des négociations ouvertes au sujet du règlement d'un accord temporaire nouveau, et traiter chaque cas spécial; en se dérobant, quant à la question générale, à la question de politique et d'État.

La lettre à laquelle nous faisons en ce moment allusion, et qui commence par l'accusé de réception de la circulaire du 7 avril, poursuit ainsi: « ... Nous émettons le vœu que le renouvellement du traité avec l'Italie soit ajourné. Il est de notoriété publique que l'adhésion de la France aux propositions italiennes aggraverait notre situation économique au sujet de ce pays, et marquerait un pas en arrière. Ce n'est qu'après l'enquête générale à laquelle vous nous avez conviés par votre dépêche du 7 courant, que pourra être établi, en parfaite connaissance de cause, le nouveau traité, lequel devrait suivre cette enquête et non la précéder.

« Il est à peine besoin de déclarer que notre Chambre est restée fidèle à la cause de la liberté commerciale qu'elle a faite sienne depuis longtemps. Tout retour vers le régime antérieur, même déguisé sous des prétextes fiscaux, nous semblerait infiniment regrettable. Notre grande industrie des soieries est bien placée pour faire cette déclaration, puisqu'elle ne demande en sa faveur aucune protection, si légère qu'elle soit. *Signé:* O. GALLINE, président; A. SEVENE, secrétaire.

Il était impossible, d'apprécier plus juste et de mieux dire; et, puisqu'en cette conjoncture le ministre a cru devoir demander presque « des directions, » il faut se féliciter que le premier conseil qui lui soit parvenu soit aussi sensé, aussi digne et aussi ferme. La chambre de Lyon se montre ici conséquente avec elle-même et avec la proposition, qu'elle a faite la première, il y a trois ans (celle de Montpellier a fait depuis une démarche analogue) « d'ouvrir une grande enquête, où seraient arrêtées les bases d'une lé-

gislation douanière applicable à toutes les nations, et de redevenir les maîtres de nos destinées industrielles et commerciales... » (1).

Nous demanderons à la chambre de Lyon la permission de lui emprunter son avis, pour lui donner une portée plus générale et pour l'appliquer à toutes les éventualités internationales qui peuvent nous attendre.

Les traités avec l'Angleterre et les autres puissances industrielles et commerciales de l'Europe ont été, à partir de 1860, un moyen suprême, employé pour continuer un mouvement économique et un développement de production et de richesses, que des préjugés publics, représentés alors et dans le corps législatif et dans les chambres de commerce elles-mêmes, menaçaient d'arrêter court. Ils ont été un acte politique et de gouvernement, dans le sens le plus élevé du mot.

Si, en 1877, la conclusion de nouveaux traités doit marquer une nouvelle impulsion vers la libre concurrence du travail et des échanges, il conviendra de traiter et de se lier réciproquement à cet égard, d'un bout du monde à l'autre.

Mais si, au contraire, la conclusion de nouveaux traités devait marquer une étape de recul et nous faire rétrograder, sur un point quelconque, par delà 1860 ; — si des nations, que leur contact industriel et commercial avec nous, que le spectacle de nos expositions universelles, ont instruites et formées, qui ont pris nos modèles, recruté leur personnel parmi nos contre-maîtres et nos ouvriers, — si ces nations voulaient s'isoler à leur tour et essayer à leur profit « du système protecteur », sous prétexte de pourvoir à leurs nécessités financières ; — si ces nations entendaient engager la France dans la complicité d'une tentative de réaction économique et se prévaloir d'une adhésion, qu'elles donneraient bientôt comme un exemple ; — alors, il faudrait bien se garder de traiter et de compromettre, dans de telles transactions, le nom, le crédit et les intérêts de la France.

Le gouvernement de M. le Maréchal Président de la République peut se tenir suffisamment averti par ce qui s'est passé déjà, en 1871 et 1872, quand le gouvernement précédent a dénoncé les traités avec l'Angleterre et la Belgique et négocié des conventions nouvelles. Chacune de ces deux puissances en avait profité pour retirer quelques-uns des priviléges accordés en 1860 et pour stipuler de nouveaux avantages en sa faveur.

---

(1) Lettre de la chambre de Lyon, en date du 30 avril 1872, en réponse au questionnaire de la Commission parlementaire chargée de l'examen des traités de commerce.

Il ne faut ni s'étonner, ni surtout se plaindre de telles tentatives. Mais il n'y faut pas prêter les mains.

Ce serait, en vérité, à désespérer de nous et de l'efficacité des enseignements de notre histoire d'hier, si nous avions à redouter une nouvelle phase de ces revirements économiques, dont l'année 1873 a donné l'humiliant spectacle; et ce serait, à notre avis, manquer à la représentation du pays que d'en appréhender, que d'en prévoir même l'éventualité.

L'exemple de traités bafoués, dénoncés, remplacés, puis repris à quelques semaines d'intervalle, —de mesures économiques décrétées, malgré l'opposition unanime des délégués de tous les centres industriels, — de propositions d'impôts jusque-là inouïs, de surtaxes prohibitrices votées, puis abolies en quelques heures, à peu près sans discussion, et presque à la même majorité, — ne peut être donné, une seconde fois, par une assemblée soucieuse de la dignité du rôle souverain qui lui a été départi.

Nous croyons donc fermement que le tarif qu'il s'agira de substituer au tarif conventionnel actuel, sera également durable, soit qu'il doive s'appuyer sur des traités internationaux, soit qu'il n'ait d'autre base que le vote des représentants de la France.

Mais nous ne nous dissimulons pas, soit que nous regardions — à l'intérieur, l'état des partis économiques, soit que nous jetions nos regards, à l'extérieur, sur les dispositions des puissances, — nous ne nous dissimulons pas que le succès de la cause de la liberté est loin d'être infaillible. C'est parce que nous croyons que ce succès, s'il trompait aujourd'hui nos vœux, serait ajourné pour un temps indéfini; c'est parce que nous pensons qu'il s'agit de savoir à qui appartiendra définitivement l'avenir, que nous hâtons la bataille qui devra en décider, ou plutôt l'organisation des forces, que les défenseurs de la liberté y devront conduire.

Cette bataille sera la discussion du tarif des douanes de 1877. Quant à nous, qui la voulons à armes loyales, à ciel ouvert, qui n'y admettons ni embûches, ni surprises, ni équivoques, ni malentendus, nous désirons qu'elle s'engage le plus tôt possible; afin qu'on ait le temps de tout débattre et de tout éclaircir.

Nous avons dit pourquoi nous ne pensions pas que certaines questions eussent dû être posées aux chambres consultatives et aux chambres de commerce; mais nous n'en félicitons pas moins, et très-hautement, le ministre du commerce,— quels qu'aient été ses mobiles, dont nous ne rechercherons pas le secret, — d'avoir enfin appelé, du haut des régions gouvernementales, l'attention du public français sur les problèmes économiques, au sujet desquels son ignorance ou son indifférence pourrait prendre, un jour, les proportions d'un véritable danger national.

VII.

Le présent article n'étant, malgré sa longueur, que le sommaire d'une discussion dont nous comptons reprendre successivement chaque détail, nous croyons, afin d'en bien délimiter le terrain, devoir répéter ici les principales propositions dont nous voudrions, dès aujourd'hui, préoccuper l'attention de nos lecteurs et de tous ceux qui ont le souci du développement de notre force industrielle et commerciale.

Nous leur donnons une forme tranchée, presque absolue;— non que nous nous abusions sur le peu d'autorité qui nous appartient en ces matières; mais uniquement pour rendre la discussion plus prompte, et, avouons-le, pour la provoquer.

Nous aurons, plus tard, tout le temps de nous montrer aussi humble qu'il nous convient de l'être, nous, à qui une vie laborieuse et déjà longue n'a laissé que le regret de savoir si peu, et l'envie d'apprendre ce que peuvent nous enseigner les autres. « Les adversaires sont des professeurs qu'on ne paye pas », dit le proverbe russe. Or, nous sommes de ceux qui payeraient volontiers les professeurs, s'ils nous forçaient, par l'évidente supériorité de leurs formules, à n'être plus leurs adversaires.

Nous nous résumerons donc comme il suit :

Le tarif général doit être immédiatement aboli et remplacé par le tarif conventionnel; c'est-à-dire que ce dermier doit désormais figurer seul « au tableau officiel des droits d'entrée et de sortie », dont le volume se trouvera diminué de moitié.

Les éléments du tarif futur, qui lui-même, à l'échéance de 1877, remplacera le tarif conventionnel actuel, doivent être, dès à présent, mis à l'étude, non-seulement dans les chambres de commerce et les chambres consultatives, ainsi que les y convie, avec toute opportunité, M. le ministre du commerce, mais dans toutes les associations et par toutes les personnes qui peuvent apporter à cet examen une compétence ou une expérience quelconques. Il faut que le pays tout entier témoigne enfin qu'il sait que ce sont de ses affaires et de ses intérêts les plus graves qu'il s'agit en cette occurence et n'assiste plus en sceptique ou en indifférent, à un débat qui le touche au vif et à chaque instant.

Le tarif futur devra être conçu et préparé « *dans un esprit exclusivement fiscal* », et indépendamment de toute pensée de faveur ou de privilége quelconque pour personne. Il faudra se rappeler sans cesse, enseigner à ceux qui l'ignorent, redire à ceux qui voudraient l'oublier, qu'un *tarif fiscal* est, par cela même, un *tarif protecteur* de la concurrence nationale, puisqu'en outre des droits de commis-

sions et de transport, il grève, à l'entrée du territoire, le produit similaire étranger. Seulement un tarif fiscal est *uniformément* et *également* protecteur *pour tous;* les catégories, les échelles de protection, les efforts de « pondération et de conciliation » y disparaissent d'un seul coup. Les hommes d'État de la Grande-Bretagne se sont définitivement affranchis de ces soucis, il y a trente ans ! Invitons les nôtres à suivre leur exemple.

Selon la donnée fiscale et en se conformant au cours naturel des lois de l'échange, ce sera par le dégrèvement, plutôt que par la surélévation des droits de douane, c'est-à-dire par l'impulsion donnée ou les facilités offertes à la consommation, qu'il faudra rechercher l'accroissement éventuel des revenus de cette branche de nos services.

Quant à la fixité du régime économique futur, il conviendra de le demander—aux Traités de commerce, si les puissances acceptent et suivent les mêmes errements économiques que nous,—à la Loi, à la fermeté des pouvoirs publics et à l'instinct de la nation elle-même, — si quelqu'une de ces puissances essayait de nous conduire, par un mouvement rétrograde, à une consécration nouvelle du système qui comporte, comme organes ou comme corollaires, les drawbacks, les primes et les subtilités réglementaires du régime actuel des acquits à caution.

Il faut en finir, — et à jamais, — avec ces complications, où le commerce honnête a, presque toujours le désavantage, vis-à-vis de celui qui ne l'est pas, — où l'agent de la douane est, à peu près forcément, à la fois arbitraire et dupé ; — et où le Trésor finit par perdre, ou par payer à des particuliers l'argent, qui devrait rester dans ses caisses.

Nous ne voulons pas même aborder, ici, une hypothèse, — que nous réputons injurieuse, — et que débattent cependant quelques esprits chagrins, — celle qui prêterait à l'administration Française l'arrière pensée d'un pas en arrière, fait pour son compte en réalité, mais masqué sous l'apparence d'un accord international et d'une concession sollicitée par des cabinets étrangers , — et au gouvernement lui-même le plan, quelque peu machiavélique, dont l'exécution lui permettrait de dire, un jour, « à ses conseillers : »— vous m'avez enjoint de traiter, je l'ai fait, comme je l'ai pu ; il faut maintenant, si vous ne voulez pas vous désavouer vous-mêmes, approuver ce que j'ai signé. »

VIII.

L'entreprise de la refonte de nos tarifs, dans un esprit libéral et fiscal, semble s'annoncer sous des auspices nouveaux et particulièrement favorables.

Sans doute les serviteurs de la liberté vont trouver, en face d'eux, des champions puissants, aguerris, redoutables. Sans doute, certaines chambres de commerce, Rouen, par exemple, tiennent encore fermement pour « la protection ». Mais celles de Paris, de Lyon, de Bordeaux, de Marseille, de Reims, de Montpellier etc., l'ont absolument répudiée et demandent énergiquement la liberté. Quand il y a trois ans, il a été question de revenir sur les traités de 1860, celle de Roubaix même a fait déclarer, par le plus infatigable et le mieux autorisé de ses organes, « que les résultats obtenus par elle depuis quelques années avaient été la lumière pour elle *et amené une modification profonde dans ses idées économiques* » (1).

L'ensemble des apparences et des augures nous paraît donc de nature à encourager les efforts des serviteurs de la liberté du commerce. Qui sait? peut-être avant la fin du XIXe siècle, se lèvera le jour, où il sera permis, sans s'exposer à l'épithète de « théoricien » ou à l'accusation « de trahison », de proposer, pour la France, un tarif analogue à celui, auquel nous faisions allusion plus haut (2) et qu'avait longuement médité, il y a précisément deux cent onze ans, — en face de rivaux relativement aussi redoutables que ceux avec lesquels il nous faut compter aujourd'hui, — le ministre même, que les partisans de « la protection » ont cru, pendant si longtemps, pouvoir invoquer comme leur patron : — Colbert.

Notre hardiesse, non plus que notre ambition, ne vont certes pas aussi loin. Nous avons déjà indiqué à quoi se bornent nos vœux, et vers quelles perspectives plus proches nous osons engager les serviteurs de la liberté à marcher, dès à présent, d'un pas régulier et résolu.

Que tous nos grands centres d'industrie et de commerce s'associent au mâle langage tenu par la chambre de Lyon dans l'accusé de réception de la circulaire du 7 avril (3) :

Que les « consommateurs, » par les innombrables intermédiaires chargés, chaque jour, de satisfaire à leurs besoins, se décident enfin à intervenir dans le débat et à faire entendre leur voix, dont ils n'ont jamais, jusqu'ici, essayé la puissance et la portée :

---

(1) Discours de M. Brame à la réunion, à Versailles, des délégués des centres commerciaux, 18 janvier 1872.

(2) Tarif de 1664.

(3) V. plus haut, p. 229. Les Chambres de Paris, de Bordeaux, de Marseille, etc., ont déjà témoigné avec une égale énergie pour la liberté, dans leurs réponses à la circulaire à elles adressée par la commission « pour le développement de notre commerce extérieur. »

Que tous les « intéressés à la liberté » se comptent et constatent leur immense supériorité numérique vis-à-vis de leurs antagonistes :

Que « l'administration », politiquement plus avisée et économiquement mieux instruite, abdique, sans arrière-pensée le soin de réglementer, de pondérer et de concilier « des intérêts qui lui paraissent inconciliables », et qui, cependant, en vertu de plans, d'un ordre supérieur à ceux de MM. les ministres, s'accordent entre eux, ou du moins vivent et se développent simultanément, — dès qu'ils n'ont plus à se fier et à en appeler qu'à eux-mêmes, sous un régime, dans lequel ils sont assurés de trouver, à titre égal, la sécurité avec la justice :

Et la France sera dégagée des liens artificiels qui gênent encore et attardent le plein et franc exercice de ses forces productives.

La réalisation d'un tel programme pourra suffire à l'honneur et à la mémoire de ceux qui auront concouru.

Il y a, pour tous et pour chacun, un rôle à remplir dans la campagne qu'inaugure l'appel ministériel du 7 avril. Nul de ceux qui peuvent efficacement y intervenir ne saurait désormais s'y dérober honorablement. Il ne s'agit plus, comme en juillet 1873, de « voter sur des faits en réservant les principes. » Cette fois, c'est sur des faits, mais surtout sur des principes qu'il faut se décider. Chacun doit témoigner pour les siens. Nous comptons, — il est presque superflu de le dire, — que M. le ministre du commerce, conséquent avec lui-même, quant aux suites qu'exige sa propre initiative, réserve aux réponses des chambres de commerce une publicité pareille à celle qu'il a cru devoir donner à ses questions. Nous espérons donc en lire prochainement la teneur dans le *Journal officiel*. Puisque le gouvernement a demandé des conseils, à haute voix, il ne lui est pas permis de garder le secret sur ceux qu'il va recevoir. Ce n'est plus à ses bureaux, c'est au public à en dépouiller le dossier.

BUTENVAL.

RECHERCHES

SUR

L'ESTIMATION DE LA RICHESSE NATIONALE & PRIVÉE

EN FRANCE ET EN ANGLETERRE

SOMMAIRE. — Équivalence économique et solidarité des grands facteurs de la richesse nationale. — Rapport entre le budget et le profit annuel. — Distinction du revenu réel et des revenus de seconde main. — Distinction des produits intermédiaires et des produits définitifs.

La masse et le mouvement des capitaux sont, comme la richesse, si considérables de nos jours, qu'il devient plus nécessaire que jamais, et plus difficile en même temps, d'apprécier quels sont les revenus réels des grands peuples modernes.

En Angleterre, une intéressante enquête de ce genre a été tentée et accomplie avec succès par un économiste autorisé, M. Baxter, qui, sous le titre de *National Income*, a relevé et classé méthodiquement les revenus, salaires, honoraires et profits des habitants de la Grande-Bretagne (1).

Un travail analogue et comparatif sur les ressources de la France n'offrirait-il pas un intérêt de premier ordre, si l'on réussissait à dresser, d'après des données suffisamment précises, le bilan de notre richesse nationale réelle en face des lourds fardeaux que nos dernières catastrophes ont imposés au pays? Nous n'avons pas ici les mêmes éléments d'information qu'en Angleterre; aussi l'exactitude des chiffres cités dans cette étude pourra-t-elle être contestée. Néanmoins ils ont été puisés aux sources qui paraissent présenter le plus de garanties, et, s'ils ne constituent pas la vérité absolue, ils ne s'en éloignent pas de façon à donner des résultats arbitraires ou faussés. Le redressement des erreurs mêmes qu'il est difficile d'éviter au milieu d'indications si nombreuses, servirait à élucider la question.

Le péril de pareils sujets, strictement limités, semble-t-il, au domaine de la statistique pure, est d'entraîner la discussion, quoi qu'on fasse pour s'en défendre, sur le terrain où s'agite, entre la pauvreté et la richesse, la grande querelle sociale qui reste in-

(1) *National Income*, par R. Dudley Baxter. Londres, 1868.

variablement le fond, apparent ou caché, de toutes les difficultés intérieures des Etats modernes, et en particulier du nôtre. Appliqués sans commentaires à des hommes qui travaillent et souffrent le plus souvent, les chiffres apparaissent dans toute leur brutalité. Mais la science a ses exigences inflexibles, et si l'on veut atteindre le but, utile à tous, il faut savoir en pareille matière résister aux suggestions du sentiment.

Il existe des lois économiques, comme des lois naturelles, dures et pénibles, mais inévitables et fatales. Les reconnaître est nécessaire, non pour s'endormir dans la quiétude et l'indifférence, sous prétexte que rien ne peut être changé, mais pour éviter de se briser contre l'irrévocable et porter au contraire ses efforts incessants sur les points nombreux où le progrès individuel et collectif est réellement possible. Le champ reste assez vaste pour occuper tous les talents et tous les dévouements contemporains.

I.

Quelle serait la fortune d'un potentat, empereur ou sultan, qui posséderait la France à lui seul en entier, au même titre que les propriétaires et capitalistes possèdent leurs fermes, leurs usines et leurs capitaux, à supposer bien entendu que cette situation nouvelle ne changeât rien à l'état présent de nos richesses? Cette fortune disponible, ce revenu personnel à dépenser annuellement, serait égal au bénéfice social actuel de chaque exercice. Car, tous les ouvriers nourris, logés, vêtus et payés, toutes les consommations et tous les travaux annuels compensés et soldés, il reste un bénéfice, représenté par le chiffre des économies faites chaque année et placées à intérêt, ainsi que par les améliorations matérielles, industrielles ou rurales. Ces économies sont généralement estimées à 2 milliards et demi mobiliers (1) et 1 milliard et demi foncier, en tout 4 milliards.

La fortune annuelle du potentat, propriétaire supposé de la France, serait donc de 4 milliards. Que cette somme, représentant le revenu net et disponible du pays, appartienne à un seul titulaire, à dix, à cent mille, à trois cent mille, le chiffre en resterait identique dans notre supposition, et, au point de vue théori-

(1) D'après l'intéressant rapport de M. Léon Say sur le payement des 5 milliards de l'indemnité de guerre on peut constater 2 milliards 1/2 d'économies environ. Cette indication est confirmée encore par le relevé des dépenses extraordinaires faites pendant les vingt années qui ont précédé la guerre. On trouve ainsi en moyenne par année une somme supérieure à 2 milliards qu'ont dû fournir les économies de la France.

que, rien ne serait changé au mouvement de l'argent, ni à la situation de ceux qui ne possèdent pas et travaillent pour vivre.

D'autre part, si, d'un coup de baguette, une fée donnait, du jour au lendemain, 3,000 francs de rente à chaque Français adulte, qu'arriverait-il? Cela ferait, pour vingt millions d'individus environ, 60 milliards d'argent ou de billets jetés dans la circulation. Cela ne ferait ni un pain, ni un vêtement, ni un animal en surplus. Tous les prix seulement seraient modifiés. L'hectolitre de blé se vendrait 120 fr., un pain 5 ou 6 fr., une journée d'ouvrier serait payée 30 ou 40 fr., le moindre logement d'artisan 1,200 fr. Mais, comme la quantité des matières importées ne serait pas accrue au bout de quelques mois, il n'y aurait pas un produit de plus et, par suite, pas un pénible labeur de moins pour fournir les mêmes objets qu'aujourd'hui.

Faut-il rappeler la crise ressentie autrefois en Californie et en Australie par suite de la subite abondance de l'or, ou récemment en Allemagne après le payement des 5 milliards?

Laissant de côté cette double hypothèse par l'absurde, imaginée ici pour mieux frapper l'esprit, on peut poser en principe:

1° Que le bénéfice social est égal aux économies réalisées;

2° Que la fortune des individus riches et aisés est égale au bénéfice de chaque exercice;

3° Que le profit annuel de tous les producteurs, ouvriers et capitalistes, est égal à la fortune et à la dépense des riches, car telle est la forme que doit nécessairement prendre le gain général pour rentrer dans la circulation.

L'estimation précise des revenus privés est difficile à établir. Toutefois l'ensemble des renseignements concordants et puisés aux sources les plus dignes de foi permet d'adopter comme fait admissible et probable le chiffre de 4 milliards environ qui représenterait le total des fortunes particulières.

Ainsi, lors des derniers travaux relatifs à la discussion de l'impôt sur le revenu, il a été admis en principe que si l'on exemptait les revenus au-dessous de 2,500 fr., les 7/8 de la fortune publique échapperaient à l'impôt et, au-dessous de 1,200 fr., les 3/4. Le calcul étant fait sur une somme supposée de 16 milliards, on trouve dans le premier cas 2 milliards de revenus égaux ou supérieurs à 2,500 fr., et dans le second cas, 4 milliards de revenus égaux ou supérieurs à 1,200 fr.

Pour les fortunes plus importantes, nous savons par le tableau des cotes foncières qu'il existe à peine 15,000 familles jouissant d'un revenu foncier de 20,000 fr. ou au-dessus. L'appréciation des fortunes mobilières est singulièrement difficile, puisqu'aucun do-

cument officiel ne nous renseigne exactement à cet égard. Cependant la division de la richesse a conduit les économistes et les financiers les plus compétents à penser que le chiffre des fortunes mobilières ne devait pas sensiblement s'écarter du chiffre des fortunes foncières correspondantes, ce qui porterait à trente mille environ le nombre des familles possédant un revenu, foncier ou mobilier, égal ou supérieur à 20,000 fr.

Dans un rapport tout récent sur le Sénat (1), M. Lefèvre-Pontalis indique qu'il n'existe que 985 familles françaises (propriétaires, chefs de manufactures ou de maisons de commerce), payant 5,000 francs de contribution foncière depuis cinq ans et possédant par conséquent plus de 50,000 francs de rente, si l'on admet que l'impôt est le dixième environ du revenu. Il indique aussi que 958 familles seulement (propriétaires, chefs de manufactures, de maisons de commerce ou de banques), paient 5,000 francs de contributions depuis cinq ans et ont également 50,000 francs de rente. Comme il se trouve évidemment des cas de cumul et de double inscription dans les cotes d'un même propriétaire, on peut affirmer qu'il y a moins de 1943 familles en France possédant un revenu foncier, commercial ou industriel, de cinquante mille francs ou au-dessus (2).

D'autre part M. Baxter établit (3) que, de 1855 à 1865, les revenus atteints par l'*income tax* se sont élevés de 36 0/0, c'est-à-dire de plus d'un tiers en dix ans. Appliquons à la France une progression analogue. Dans cette triple période décennale, en défalquant trois années de révolutions et une année d'invasion, et en tenant compte de toutes les causes politiques et sociales de notre infériorité financière en face de l'Angleterre, on peut dire qu'au lieu de 36 0/0, l'augmentation n'a été chez nous que de 33 0/0 par décade, ce qui porterait nos revenus au double de ce qu'ils étaient en 1847. Or, à cette époque, sous le gouvernement de Juillet, on comptait deux cent et quelques mille électeurs à deux cents francs d'impôt, c'est-à-dire jouissant de plus de deux mille francs de rente au minimum (4). D'après la proportion indiquée, il pa-

(1) Annexe au procès-verbal de la séance du 3 août 1874.

(2) Les patentes et les cotes foncières sont seules constatées ici. Les titulaires de rentes, actions et obligations doivent grossir le total indiqué, peut-être d'un tiers environ.

(3) *National Income*, p. 30.

(4) En 1846, époque des dernières élections générales sous la monarchie de juillet, le nombre des électeurs censitaires s'élevait à 240,983. Il n'était en juillet 1831 que de 166,583. En 1830, sous la Restauration, on ne comptait, que 80,000 électeurs censitaires à 300 francs.

raît plausible d'en élever le nombre approximativement à quatre cent mille aujourd'hui.

On doit tenir compte enfin des revenus minimes ainsi que des réserves d'argent gardées dans les familles. Si l'on en fixe le chiffre à cinq cents millions, ce qui ne semblera pas exagéré (1), on arrive à la conclusion suivante : Environ quatre milliards se partageraient entre les détenteurs de la richesse à tous ses degrés; un demi-milliard se subdiviserait en petites rentes et en réserves inappréciables, total : quatre milliards et demi, somme égale aux bénéfices sociaux et aux économies annuelles du pays.

On pourra s'étonner que le nombre des fortunes, grandes ou moyennes, soit relativement si peu considérable; la France ne fait pas exception cependant, et la répartition de la richesse obéit, sous ce rapport, à des lois générales. Ainsi M. Baxter (2) compte 8,500 familles anglaises possédant de gros revenus, depuis 125 mille francs et au dessus, jusqu'aux énormes fortunes exceptionnelles de l'Angleterre. Il estime à 48,800 celles qui possèdent plus de 25,000 francs et moins de 125,000 francs de rente, soit, en totalité, 57,300 familles jouissant d'un revenu dont la limite inférieure serait 25,000 francs.

Alléguera-t-on que l'exemple de l'Angleterre est mal choisi, la richesse s'y trouvant concentrée en des mains moins nombreuses peut-être que partout ailleurs ? Mais le même fait se reproduit aux États-Unis. En 1866, l'*income tax* n'atteignait pas les revenus inférieurs à 600 dollars (3,000 francs), il était payé par 460,170 individus. Quand, l'année suivante, la limite de l'exemption fut reportée à 1000 dollars (5,000 francs), l'impôt ne frappa plus que 259,000 personnes. N'est-il pas digne de remarque que, dans cette démocratie américaine, où se rencontrent de si colossales fortunes, 259,000 familles seulement, sur 40 millions d'habitants, aient plus de 5,000 francs de revenu constaté?

Comment peut-on évaluer au même point de vue le bénéfice et l'avoir de la classe ouvrière? Les ouvriers touchent un salaire dont la grosse part n'est que la stricte compensation des dépenses nécessaires à l'entretien de leur existence et de leurs forces productives. Une autre part de salaire, beaucoup plus faible, constitue un profit. Mais il est impossible d'en fixer directement le chiffre. On ne peut s'en rendre compte qu'en étudiant le caractère des diverses dépenses faites par les classes laborieuses : celles qui sont

(1) Le mouvement général des caisses d'épargne, dépôts et remboursements, indique une somme d'économies annuelles de 200 millions environ.

(2) *National Income*, tableau.

superflues donneront approximativement la mesure de leurs bénéfices.

On sait avec certitude que les ouvriers dépensent environ un milliard et demi dans les cabarets et cafés. Il paraît plausible d'admettre que le tabac et les plaisirs absorbent un demi-milliard, total : deux milliards de déboursés. On ne saurait porter à moins de 500 millions les dépenses superflues des femmes en frais de toilettes ou autres ; l'on arrive ainsi à une somme de deux milliards et demi pouvant être regardée comme à peu près égale au bénéfice annuel des ouvriers qui ne font guère d'économies (1), plus un milliard et demi de placements fonciers et agricoles. Ainsi le modeste superflu des ouvriers urbains et ruraux, c'est-à-dire leur profit ou leur avoir collectif annuel serait égal au revenu de la fortune des riches, et aux économies sociales de chaque exercice, dont le placement représente le bénéfice de la production sur la consommation.

Cette équivalence entre la fortune des riches et le profit des classes laborieuses semble assez plausible. A quel autre emploi, en effet, pourraient passer les bénéfices du travail social afin d'être transformés en dépenses lucratives pour la main-d'œuvre? L'échange d'ouvrier à ouvrier n'est qu'un simple troc, sur lequel il n'y a rien à gagner. Le cordonnier ne donnera pas 21 francs de souliers afin d'avoir 20 francs de pain, et le boulanger ne donnera pas 21 fr. de pain en échange de 20 francs de chaussures. Ni l'un ni l'autre ne consentira à perdre un franc dans le marché. Ils échangent donc 20 francs de pain contre 20 francs de souliers, s'arrangeant de manière que le bénéfice de main-d'œuvre soit le même pour tous les deux. Et si l'échange entre particuliers n'est pas toujours égal, du moins est-il économiquement nécessaire et fatal que dans le grand ensemble des échanges nationaux les différences de détail se compensent par une équation universelle.

Supposons une ville et sa banlieue fermées, habitées exclusivement par des ouvriers et où régnerait le système absolu des sociétés coopératives de production et de consommation ; quel serait le prix des choses, quels seraient les profits du travail? Tout objet se vendrait au strict prix de revient, c'est-à-dire sans bénéfice aucun pour les producteurs, ou bien avec un bénéfice réglementaire, uniforme et universel, de 10 0/0 par exemple. Dans la seconde hypothèse, l'ouvrier vendant tous ses produits à 10 0/0 de

(1) On pourrait défalquer la somme probable et approximativement connue par les caisses d'épargne des économies annuelles des ouvriers, le raisonnement n'en resterait pas moins juste.

bénéfice et achetant tous les objets de consommation également à 10 0/0 au-dessus du prix de revient, ne gagnerait pas plus que dans la première. D'une façon comme de l'autre, il y aurait équilibre entre la production et la consommation, par conséquent absence de profit, d'économie, et incapacité de créer du capital, ou des fonds de réserve et de prévoyance. Ces sortes de sociétés coopératives, si difficiles d'ailleurs à fonder et à maintenir, ne peuvent donc prospérer qu'à la condition expresse de rester l'exception au milieu d'une société soumise aux lois ordinaires de l'inégalité. Si de telles combinaisons devenaient générales, elles seraient immédiatement paralysées et inapplicables.

En effet, ainsi que nous avons cherché à l'établir dans une précédente étude (1), la société moderne, armée de tout son outillage industriel et scientifique, possède une puissance de production supérieure à sa puissance de consommation payante. Or, comme il faut nécessairement que tout producteur soit rémunéré et que tout produit soit payé ou échangé lucrativement, on peut affirmer sans hésitation que la main-d'œuvre, l'ouvrier, le capitaliste producteur, ou le savant spécialiste, enfin tout l'ensemble des forces sociales produisent ou peuvent produire plus qu'ils ne consomment, et que la vraie difficulté réside dans l'insuffisance du consommateur qui paye. Ce qui fait défaut, ce n'est pas la production n'attendant que d'être payée, c'est la consommation payante.

Nul doute par exemple que l'Angleterre, à elle seule, ne pût, en un an ou deux, fabriquer des étoffes de coton en quantités doubles ou triples de ce que le monde entier pourrait consommer et solder. Il en serait de même des autres industries et des autres pays producteurs. Pour les denrées alimentaires, pareil phénomène se manifeste, quoique dans une bien moindre proportion. Le combustible seul reste en dehors de la règle commune. Le bois est absorbé beaucoup plus vite qu'il ne pousse, et les charbons de terre ne se renouvellent pas. Nous vivons par bonheur sur un fonds d'approvisionnements naturels qui ne paraissent pas encore près de s'épuiser.

Si le principe général est vrai, quelle en est la conséquence inévitable? N'est-ce pas la nécessité de trouver un consommateur qui ne produise pas et absorbe le surplus de la production? Ce consommateur, largement privilégié, il faut bien le dire, est le rouage indispensable de tout progrès et de toute richesse économique. Quelque dure que paraisse cette vérité, quelque choquante qu'elle soit pour les instincts d'égalité naturels à l'homme, on doit se résigner à l'admettre, car si l'Évangile a dit qu'il y aurait toujours

(1) Revenu, salaire et capital, 1872.

des pauvres, la science ajoute qu'il y aura toujours des riches parmi nous, seconde fatalité, peut-être plus irritante que la première. Et pourtant, après être né du travail et de la concurrence, le bénéfice social net n'a pas d'autre source ou d'autre forme utile possible que la fortune non matériellement productive qui vient nécessairement se condenser dans les coffres-forts des heureux de ce monde, pour se répandre immédiatement, comme force féconde, dans le grand appareil social de la production et de la consommation universelles.

A ceux qui croient ou feignent de croire qu'il se rencontrerait quelque avantage à supprimer la couche sociale des riches, un simple calcul peut servir de réponse. Deux cent mille familles aisées ou riches, à quatre têtes, donnent huit cent mille individus. Chaque famille fait vivre en moyenne quatre ouvriers, fournisseurs ou serviteurs, ce qui porte à dix le chiffre de sa clientèle (1), si l'on tient compte des femmes et des enfants, soit en tout deux millions de personnes auxquelles il faut ajouter les 800 mille privilégiés qui rentreraient dans la loi commune. Voilà donc près de trois millions d'ouvriers refluant sur le marché et prenant part à tous les métiers existants, juste au moment où la suppression inévitable des œuvres d'art et des productions de luxe aurait tari en grande partie les sources du travail. Un trouble profond, une misère certaine iraient se répercutant jusqu'aux dernières classes de la société. Et, à supposer que le salaire de ces ouvriers nouveaux ne fût que de 700 francs par tête, ce serait un milliard 960 millions à prélever sur la richesse nationale, soit environ deux milliards, c'est-à-dire un total à peu près égal à la somme des revenus attribués en France aux classes aisées. Où serait donc l'avantage pour les travailleurs actuels?

On peut encore se faire une idée de la perte que causerait aux artisans la destruction des fortunes consolidées, en considérant le chiffre des objets de luxe compris dans l'exportation. De 1847 à 1856, ils figurent au tableau des exportations françaises pour 418 millions de francs, soit 35 0/0, et de 1847 à 1868, pour 350 millions, soit 16 0/0. Que l'on conclue de là quelle est la valeur des produits similaires placés à l'intérieur. De même en Angleterre, sur les exportations de 1847 à 1868, les produits de luxe entrent pour 585 millions, soit 28 0/0. Confisquer les fortunes oisives, ou soi-disant telles, amènerait donc la ruine absolue. Les détruire par-

(1) En Angleterre, la clientèle de chaque famille riche doit être beaucoup plus nombreuse.

tiellement par des impôts exagérés, ne causerait aussi que désastres, sans aucun profit pour personne.

Il y a là toutefois un préjugé naturel, fort difficile à extirper de l'esprit des masses. Adam Smith lui-même n'est-il pas allé jusqu'à dire? « Pour un homme très-riche, il faut qu'il y ait au moins 500 pauvres, et l'abondance où nagent quelques-uns suppose l'indigence d'un grand nombre » (1). On ne saurait s'élever trop énergiquement contre cette assertion fausse et dangereuse de l'éminent économiste, si clairvoyant et si judicieux d'ordinaire. C'est une illusion de croire que les fortunes enlevées à leurs possesseurs iraient tout droit aux mains des travailleurs et des indigents. En supprimant ce riche unique, on n'aura qu'un pauvre de plus. Il est naturel qu'un sentiment de regret ou d'envie affecte les moins favorisés. Mais faut-il s'en prendre à ceux qui bénéficient naturellement et sans fraude ni violence de la force même des choses?

Tout le monde a reconnu que si l'on partageait socialement une fortune, il faudrait les partager toutes. Chacun deviendrait possesseur d'un hectare de terre ou deux, fort embarrassants pour la plupart des artisans, et d'une modique somme d'argent bientôt épuisée. L'ouvrier en reviendrait forcément à n'avoir que la petite part de richesse résultant du travail et du produit journaliers.

On a vu et l'on connaît encore des sociétés où tout le monde est pauvre, c'est un résultat facile à réaliser. Mais dès qu'une nation, où le travail est en honneur et la sécurité suffisante, devient prospère et largement productive, il est impossible qu'on ne rencontre pas des riches à côté de ceux qui ne le sont pas. Malheureusement la pauvreté ou la médiocrité étroite restent la règle générale. Toutefois la proportion des gens aisés augmente tous les jours et les pauvres souffrent moins, là où les riches sont nombreux que là où il ne s'en trouve pas. L'ouvrier des champs et des villes aujourd'hui jouit de plus d'aisance et de confortable dans les choses nécessaires à la vie que les fermiers et les petits propriétaires d'il y a cent ans. Mais un phénomène certain, c'est que cette fortune des riches qui est de seconde main et ne représente qu'une évolution de plus du capital circulant (c'est là le point important à constater), dès qu'on la confisque, s'évanouit dans le cercle des évolutions économiques, sans qu'on en puisse rien saisir.

L'influence des grandes fortunes des uns sur la pauvreté des autres n'est pas aussi marquée qu'on est porté à le supposer, « car en France les gros riches ne possèdent que trois cents millions de

(1) Adam Smith, *De la richesse des nations*, VIII, p. 53.

revenus, en Angleterre les gros riches possèdent trois milliards de revenus » (1). Ces derniers sont donc dix fois plus fortunés que leurs similaires chez nous. Si l'assertion du célèbre économiste anglais était exacte, il devrait y avoir en Angleterre dix fois plus de pauvres qu'en France, ce qui est absolument le contraire de la vérité. Le nombre des assistés est sensiblement le même dans les deux pays. Seulement en Angleterre le chiffre des secours distribués officiellement est huit fois au moins plus élevé que chez nous.

« En janvier 1872, il y avait dans l'Angleterre et le pays de Galles, 981,052 pauvres inscrits sur les registres de l'assistance publique pour 22 millions d'habitants. La taxe des pauvres dépassait, en 1869, 250 millions de francs (2). » Il est important, toutefois, de remarquer qu'un tiers environ des fonds provenant de la taxe des pauvres, n'est point destiné à ces derniers, mais consacré aux frais d'administration, à la police des bourgs et comtés, aux agents-voyers, etc., ce qui réduirait à 170 millions environ la somme des secours versés effectivement entre les mains des assistés. C'est 1 assisté sur 22 habitants, et une moyenne de secours de 170 francs par tête.

En France, d'après le rapport présenté au ministre de l'intérieur par les inspecteurs généraux des établissements de bienfaisance, en 1871 (3), le nombre des indigents secourus par les bureaux a été, en 1871, de 1,608,109, tandis que la somme distribuée s'élevait à 26 millions 424,691 francs, ce qui donne une moyenne de 1 assisté par 22 habitants, comme en Angleterre, et une moyenne de secours par tête et par an de 19 fr. 61 cent. seulement, au lieu de 170 francs.

L'énorme écart entre les chiffres de secours distribués dans les deux pays est, il est vrai, compensé en partie par les œuvres particulières en France, où la vie étant d'ailleurs moins chère et le climat moins rigoureux, les pauvres peuvent vivre à meilleur marché (4). Mais si l'on veut descendre au détail, en dehors des chiffres

---

(1) Comte de Ludre, *Correspondant* du 25 octobre 1872, p. 306.

(2) Ces chiffres, cités par M. Laugel dans son ouvrage « L'Angleterre politique et sociale », ont été empruntés aux rapports officiels du *Poor Law Board*.

(3) Rapport de M. Paul Bucquet président du conseil des établissements de bienfaisance, *Journal officiel*, 12 avril 1875.

(4) Ainsi, l'œuvre de Saint-Vincent-de-Paul, par exemple, a distribué en 1873 pour 1,789,933 francs de secours dans la France entière. Les autres œuvres de Paris seulement y distribuent plus de 200.000 francs de secours à domicile, sans compter les fourneaux économiques, etc. Il est impossible de se rendre un compte exact de ce que donne la province, mais on y distribue de nombreuses charités. Le clergé des paroisses et les dames de charité répandent aussi d'abondants se-

officiellement connus, on risque de s'égarer et de fausser les termes de la comparaison. Il est clair, en effet, qu'en Angleterre aussi la charité privée s'exerce dans de larges proportions.

Il ne faudrait pas d'ailleurs chercher à tirer du rapport de ces chiffres des conclusions plus absolues qu'il ne convient. On peut, toutefois, jusqu'à plus ample informé, constater que l'Angleterre ne compte pas plus d'assistés que la France, et qu'elle leur distribue officiellement des secours infiniment plus larges que nous aux nôtres. L'évolution supplémentaire de la richesse, qui fait passer par les mains d'un petit nombre de familles puissantes une grosse part du revenu général ne semble donc pas influer sensiblement sur la question du paupérisme, puisque, malgré l'énorme différence entre l'importance et la quantité des grosses fortunes de France et d'Angleterre, le nombre des pauvres, proportionnellement à la population, paraît identique dans les deux pays.

II

L'Angleterre étant la nation dont le revenu est le mieux connu et se rapproche le plus du nôtre, on y pourra trouver des points de comparaison et des renseignements précieux relativement aux équivalences que nous avons cherché à établir. L'ouvrage de M. Baxter, aussi réduit dans la forme que colossal dans les chiffres qu'il donne et les richesses qu'il signale, fait autorité en pareille matière (1).

Le premier point important à connaître est l'épargne ou profit annuel de l'Angleterre : M. Baxter l'évalue à 4 milliards de francs environ, dont la moitié est placée partie en valeurs mobilières et partie en bien fonds donnant des revenus assurés sans commerce ni travail, l'autre moitié employée aux opérations industrielles et commerciales.

D'autre part, comment se décompose, selon l'auteur anglais, la richesse nationale des Iles Britanniques ? « Le revenu produit par

---

cours, et il faut remarquer que dans les œuvres particulières les secours distribués dépassent de beaucoup ceux qui sont indiqués sur les comptes de ces œuvres, les meilleures de toutes étant celles qui fournissent à leurs membres une occasion de se trouver personnellement en face de la misère. Elles font ainsi donner beaucoup plus qu'elles ne donnent; et souvent l'aumône ajoutée par le visiteur, sans figurer sur les comptes du trésorier, dépasse notablement le chiffre inscrit au budget de la société. On peut aussi ajouter que, si les assistés des œuvres privées sont moins nombreux que les pauvres inscrits aux bureaux de bienfaisance, en revanche, la moyenne des secours qu'ils reçoivent par tête est beaucoup plus élevée.

(1) Il en a été peu question dans les recueils spéciaux, mais M. le comte de Ludre en a parlé pertinemment dans le *Correspondant* du 25 octobre 1872.

la fraction de capital appartenant aux travailleurs manuels est si minime, dit M. Baxter, (1) qu'on peut n'en pas tenir compte. Le capital possédé par les classes supérieures et moyennes est facile à estimer d'après l'*income tax*. Une somme considérable de capital est placée sur des propriétés et des entreprises étrangères comme sur des compagnies anglaises. Le commerce, les industries, certaines professions, comme certains métiers, exigent un capital d'exploitation, dont l'intérêt s'élève, suivant l'opinion des juges compétents, à un cinquième du revenu brut. Par ces simples règles, j'arrive à une estimation qui donne les proportions suivantes. Revenus du Royaume-Uni (Angleterre, Écosse, Irlande) :

« 1° Revenus des classes supérieures et moyennes dérivés du capital : 280,000,000 livres sterling ou 7 milliards de francs.

« 2° Revenus consistant en bénéfices, profits et appointements des classes moyennes et supérieures : 209,500,000 livres sterling ou 5 milliards 237,500,000 de francs.

« 3° Profits et salaires des travailleurs manuels : 324 millions 500,000 livres sterling, soit 8 milliards 112 millions 500,000 fr. (2).

« Total, pour le Royaume-Uni, des trois catégories de revenus : 814 millions de livres sterling, ou 20 milliards 350 millions de francs. Ainsi un tiers environ du revenu provient du capital et les deux autres tiers dérivent des bénéfices, profits et salaires. »

Au milieu de tous ces chiffres et de ces constatations colossales de richesses, le premier fait important à signaler, c'est que la somme des grosses et moyennes fortunes est égale à celle des profits, économies et placements annuels de l'Angleterre. En effet, dans la pyramide que M. Baxter a placée en tête de son ouvrage (3) et qui résume, par un tableau comparatif, la situation pécuniaire des diverses classes, si nous additionnons les revenus des 8,500 familles possédant entre elles seules 3 milliards de francs et ceux des 35,000 familles prises dans la deuxième catégorie et possédant plus de 25,000 francs et moins de 125,000 de revenu, en tout 1 milliard ou 1 milliard et demi de francs, nous arrivons à une masse de 4 milliards et demi de revenus, qui correspond sensiblement à la somme des économies, bénéfices et placements annuels de l'Angleterre, estimée à 4 milliards de francs, en moyenne. Est-ce là une concordance de hasard, ou une loi économique?

---

(1) Voir National Income, p. 65.

(2) En 1866, le professeur Lévi estimait les salaires et profits de la classe ouvrière à 418 millions de livres sterling, ou 10 milliards 450 mille francs. (Note de M. Baxter, p. 66).

(3) Voir la reproduction du tableau à la fin de l'article.

Tout au moins n'est-ce pas un phénomène curieux à signaler, surtout s'il a été déjà constaté en France? Ainsi, pour retourner en bénéfice aux ouvriers et aux producteurs, le profit du travail national irait se condenser dans les mains de ceux qui ne produisent pas. Ceux-ci doivent consommer et dépenser pour une somme exactement égale à celle du bénéfice national réel, sauf la question d'exportation, qui n'a d'ailleurs pas ici l'importance qu'on pourrait croire, car les mêmes nécessités économiques se représentent dans les pays avec lesquels s'effectuent les échanges.

Un second fait non moins intéressant à signaler, c'est que la fortune des riches, gros et moyens, est, comme on le voit par le tableau de M. Baxter, sensiblement égale à la somme des salaires afférant aux ouvriers manuels, c'est-à-dire dans la proportion de 7 milliards à 8 milliards de francs environ. Les gains et profits industriels, commerciaux et intellectuels sont plus faibles et n'arrivent qu'à 5 milliards 237 millions de francs. Mais dans cette dernière catégorie pourrait se trouver une dissimulation de bénéfices, plus facile que dans les autres classes. En l'évaluant à deux septièmes, on ramènerait l'égalité. Ou bien, le commerce et l'industrie n'étant que l'intermédiaire entre le capital et le produit, entre la matière première et le travail, ne peuvent-ils et ne doivent-ils pas toucher la valeur intégrale des produits qu'ils manipulent, vendent, importent et exportent. Toujours est-il qu'une parité approximative se rencontre entre les grandes divisions sociales au point de vue de la distribution de la richesse.

Les vingt milliards dont les trois classes anglaises jouissent par tiers environ, sont-ils vraiment 20 milliards différents, ou ne sont-ils que les sept mêmes milliards, passant par trois évolutions annuelles dans trois mains différentes? ou bien encore 10 milliards passant par une double évolution annuelle dans les mains de deux catégories d'individus? Car il serait facile de ramener la nation anglaise à deux classes, les riches et les travailleurs manuels. Ici se présente une objection. Comment sur sept, huit ou même dix milliards de revenu réel par an, un pays pourrait-il, ainsi que l'Angleterre, dit-on, faire pour quatre milliards d'économies? Mais c'est précisément parce que celles-ci sont jetées en pâture à la production qu'elles paient. Ces placements en effet donnent un capital qui, pour rapporter intérêt, est immédiatement employé en entreprises exigeant du travail et des salaires. De ce capital et de ses fruits, le capitaliste, inconscient de l'emploi de ses fonds, touche un revenu modéré, prélevé sur le profit général de l'ensemble des entreprises. Ainsi se trouve alimentée cette circulation monétaire que reconnaît M. Baxter lui-même, lorsqu'il admet que sur le revenu total

des Anglais un tiers ou un quart sert à payer les services intellectuels, moraux, administratifs, etc., ce qui fait double emploi comme revenu de seconde main.

Aussi est-il très-important de bien constater parmi les revenus particuliers ceux qui sont dus aux combinaisons plus ou moins factices d'une haute civilisation économique. En supprimant une évolution de capitaux, c'est-à-dire en ruinant une classe, on appauvrit d'autant la communauté, tandis que le vrai moyen d'enrichir les nations est de provoquer au contraire une évolution monétaire nouvelle qui ne saurait s'accomplir sans enrichir en même temps bon nombre de particuliers. On pense généralement qu'en enlevant à ces 8,500 ou 9,000 familles privilégiées leurs trois milliards de rentes, on pourrait les distribuer à 18 millions d'ouvriers qui jouiraient ainsi sans travail d'un revenu annuel. Quel en serait le chiffre? 170 francs à peine, juste la somme distribuée par tête aux assistés de la taxe des pauvres. Où serait donc l'avantage pour les classes inférieures?

Mais ces neuf mille familles dépensent annuellement leurs trois milliards et les versent entre les mains des catégories suivantes; si on les dépossédait, tous ceux qu'elles font vivre de première ou de seconde main en auraient-ils plus de recettes ou de bénéfices? La forme de leurs revenus changerait seule, mais ils seraient obligés de trafiquer et de travailler tout autant que par le passé pour obtenir la même somme annuelle d'argent. La suppression des 9,000 familles à 3 milliards de revenu n'aurait d'autre effet que de supprimer 3 milliards à l'inventaire général et de le diminuer d'autant, sans que les autres catégories y puissent trouver aucun avantage. Qu'on décapite d'un trait de plume la pyramide de M. Baxter, l'argent fait une évolution de moins, la richesse britannique, au lieu d'être une maison à quatre étages, n'en compte plus que trois et les locataires restant ne gagnent rien à la diminution de l'édifice commun.

On peut se faire une idée de l'effet économique que produirait en Angleterre la décapitation des sommets de la grosse richesse par ce qui se passe en France. Il est facile en effet d'établir un parallèle entre les deux pays; l'un compte trente millions d'habitants, l'autre trente-six; leur dette est à peu près égale. Si l'Angleterre a le charbon, nous avons la vigne; si l'Angleterre fait une immense commerce d'exportation, elle est obligée d'importer pour deux ou trois milliards de denrées alimentaires, dont l'équivalent se trouve produit par notre propre sol. Si nous avons plus de petits paysans propriétaires, l'Angleterre a plus de petits ren-

tiers (1). Son sol est plus restreint que le nôtre, mais elle a l'empire commercial des mers. Elle a plus de capitaux que nous et pas de révolutions, mais on vit à meilleur marché en France, et le climat y permet une alimentation moins substantielle, et moins dispendieuse. Nos économies et nos placements annuels dépassent 4 milliards, si l'on y comprend les améliorations agricoles et celles des maisons d'habitation, ce qui se rapproche beaucoup du chiffre de l'épargne anglaise. On évalue à 20 milliards les revenus en Angleterre, sans tenir compte des doubles emplois; nous pourrions bien arriver par le même procédé à compter chez nous 18 ou 20 milliards de revenus additionnés.

La situation des deux pays peut donc passer pour être sensiblement la même. Seulement la France n'a pas cette haute aristocratie pourvue d'énormes revenus. Les Français en sont-ils plus riches? C'est tout au plus si nous pouvons opposer 375 millions de revenus possédés par la classe la plus fortunée aux 8,500 familles anglaises qui ont 3 milliards de revenus à elles seules. Le travail et les produits, véritable source de la richesse, en sont-ils augmentés chez nous? Il en serait de même en Angleterre et l'on y verrait de plus disparaître toute une catégorie de travaux de luxe et d'art qui font l'aisance et le bien-être de nombreuses familles. En un mot si les grosses fortunes sont une charge et un désavantage pour un pays, la France sur qui ne pèse pas cette charge devrait être plus riche que l'Angleterre, et c'est précisément l'inverse.

A quoi tient cette supériorité? D'abord, sans doute, aux circonstances historiques et politiques. Depuis 1793, les guerres et les crises gouvernementales ou sociales ont durement éprouvé la France, tandis que les Anglais sont demeurés paisibles et laborieux à l'intérieur. Les vingt années de lutte contre la république et l'empire, quoique lourdes pour le budget de l'Angleterre, ont singulièrement favorisé le développement de son commerce et de son industrie. Outre des colonies florissantes, elles lui ont assuré longtemps le monopole du commerce et de la navigation dans le monde entier, ce que lui permit d'accaparer en grande partie les transports maritimes, non-seulement de ses produits, mais des produits étrangers, et de bénéficier ainsi sur l'importation comme sur l'exportation. En 1815, nous étions

(1) En France, un milliard et demi de petits revenus sont possédés par les paysans. En Angleterre 1,497,000 individus en dehors des ouvriers manuels se partagent 2 milliards 33 millions en petits revenus inférieurs à 2,500 francs. Voir le tableau des revenus dans le Royaume-Uni, par Baxter, p. 64.

ruinés et l'empire britannique prospérait, c'était une avance considérable sur nous.

Puis les Anglais ont su se faire les banquiers du monde, surtout jusqu'aux dix dernières années. De sorte que, même à égalité d'échanges avec la France ou tout autre pays, l'Angleterre prend une grande supériorité par les importants bénéfices de la banque d'abord, et de ses transports maritimes ensuite. En peu d'années il sort de là d'énormes capitaux qui, grossissant toujours, permettent de défier toutes les concurrences, et ainsi, par le libre échange, l'Angleterre gagne 15 francs pendant que nous n'en gagnons que 10. Cette inégalité choque beaucoup d'esprits chagrins et les rend à tort hostiles aux doctrines libre-échangistes, tandis qu'au contraire nous devrions nous féliciter de bénéficier de ces 10 francs en question, sans nous inquiéter si d'autres, qu'il faudrait s'efforcer d'imiter, réalisent un plus grand profit par leur savoir faire et leur situation meilleure. Les Anglais ont réussi de la sorte à enrichir une classe de la société et par suite le pays entier, en provoquant une évolution nouvelle du capital circulant au moyen des opérations de banque et des transports, sans avoir recours à de nouvelles créations de produits ou à un surcroît de travail.

Il faut bien qu'il en soit ainsi ; car, si toute richesse et valeur, tout revenu et profit devait reposer sur un produit réel correspondant, on serait en droit de demander qu'on montre 15 ou 20 milliards de produits réels en Angleterre. Nous tenons en grande estime les forces productives de nos voisins, mais nous ne saurions croire qu'elles atteignent à un tel degré d'intensité. Car étant donné sa population moins nombreuse que la nôtre et la pauvreté de l'Irlande, l'Angleterre ne doit pas consommer beaucoup plus que la France, et ses exportations n'excèdent guère peut-être ses importations. A supposer que la France consomme pour 4 milliards de denrées alimentaires, pour 4 autres milliards de produits manufacturés, et dépense 1 milliard par an en loyers de logements et d'abris, soit 9 milliards, ce qui paraît même excessif, il semble difficile que l'Angleterre dépense pour ces mêmes objets près du double, c'est-à-dire 16 milliards, plus 4 milliards d'épargne et de placements, ce qui arrive aux 20 milliards de revenus indiqués par M. Baxter. Autant qu'il est permis d'en juger par les renseignements existants, si l'on parvenait à dresser un tableau exact et complet des produits anglais et français, il est probable que la comparaison ne donnerait pas des résultats très-différents dans les deux pays. L'écart entre la richesse de la France et celle de l'Angleterre aurait donc pour cause principale cette masse de 3 milliards de revenus des grosses fortunes anglaises qui n'ont pas

leurs similaires chez nous. C'est ce qui explique aussi pourquoi l'impôt du revenu qui serait peu productif en France, par suite de l'extrême division des fortunes, apporte des ressources considérables au budget britannique. On sait du reste de quelle manière imprévue fut introduit l'*income tax*. En 1798, la guerre exige d'énormes dépenses, le pays a besoin d'argent. M. Pitt fait voter au parlement une loi qui oblige chaque propriétaire à racheter une fois pour toutes la taxe foncière dont sa terre était grevée à raison de vingt années de cette taxe, sous peine de vente forcée (1). Les ministres et le parlement anglais n'ont qu'une parole, la taxe foncière ne fut jamais rétablie, mais, dès l'année suivante, on frappa le revenu d'un impôt qui fut encore plus lourd pour les propriétaires fonciers.

Les Anglais comme les Américains sont très-pratiques et très-habiles. Il savent trouver dans le parlementarisme conservateur et libéral des ressources et des combinaisons aussi subtiles qu'inattendues. Pitt, les lords et les communes ont commis là un acte qu'on pourrait qualifier d'indélicat, mais n'en ont pas moins fondé alors la richesse, la prépondérance et la grandeur de leur pays. Il serait intéressant de connaître ce qu'ont coûté à la fortune foncière en Angleterre l'extraordinaire expédient de Pitt et, à cinquante ans de distance, la juste mesure du rappel des lois sur les céréales, prise par Robert Peel. Ces deux sacrifices à demi-volontaires faits par la grande propriété britannique qui les a votés elle-même d'ailleurs, ont été patriotiquement supportés par elle, sans ébranler ni sa richesse ni sa puissance, et l'ont justifiée aux yeux du pays de bien des reproches, fondés ou non, qu'on eût pu lui adresser.

III.

Il est un autre point important qui mérite d'attirer l'attention des économistes, des financiers et des hommes d'État, c'est le rapport à ménager entre les impôts d'un pays et ses vrais bénéfices annuels. Le budget de la France, en temps normal, paraît ne pas devoir s'élever au-dessus de 2 milliards 1/2. Si l'on y ajoute les centimes additionnels, les octrois et diverses autres taxes locales, les impositions de la France atteignent le chiffre de 3 milliards 500 millions et au delà, somme égale environ à celle des économies et placements annuels, à l'épargne des ouvriers et à la fortune des riches.

Il semble plausible d'admettre que, pour supporter facilement

(1) Adam Smith, t. III, p. 187 (note).

les charges de son administration et de sa défense, un pays ne doit pas dépasser dans son budget une somme égale à ses économies et à son bénéfice annuel. On dira sans doute que la dépense budgétaire rentre dans les frais généraux de l'opération gigantesque embrassant la production, la consommation, le commerce et l'industrie du pays entier. Toujours est-il que si les frais généraux dépassent le bénéfice annuel disponible, l'opération ne sera pas brillante. La quotité des impôts peut sans danger atteindre l'extrême limite du bénéfice national, parce qu'un gouvernement n'est pas une maison de commerce destinée à réaliser des profits et à placer des économies; ce soin regarde les particuliers. Tout ce qu'on demande à un gouvernement, c'est d'administrer et de défendre le pays avec le moins de frais possibles. Tant que le chiffre des dépenses n'excède pas celui de l'économie nationale, le fardeau ne dépasse pas l'effort du travail, du commerce et de l'industrie. Si, au contraire, les dépenses excèdent l'épargne de l'année, la nation, loin d'augmenter sa richesse, entame son capital.

Il est évident que la précision absolue des chiffres est ici fort difficile à établir. D'ailleurs, lors d'une crise comme celle où nous sommes, un pays, riche en valeurs et en produits, peut prendre sur son capital, sans tout compromettre, pour se tirer d'affaire et passer les mauvaises années. Néanmoins la règle économique subsiste et, pour prospérer, une nation ne doit pas supporter de budget plus considérable que la somme de ses épargnes mobilières. La France jusqu'ici se trouvait dans cette situation favorable et, si elle en est sortie, elle y rentrera plus ou moins tôt, selon le cours des événements.

Aussi peut-on établir cette curieuse équation entre les quatre chiffres importants qui suivent et dire :

1° La somme des profits et des économies annuellement placés du pays, soit 4 milliards, égale

2° les 4 milliards de revenus additionnés de la richesse à tous ses degrés, qui sont égaux aux

3° 4 milliards de profits annuels et de dépenses superflues des classes ouvrières, dont la totalité est sensiblement égale aux

4° 3 milliards 1/2 et plus des charges budgétaires totales pesant sur la France.

Ce qui reviendrait à dire en d'autres termes que : les mêmes 4 milliards de profits et d'épargne placés de la France servent à constituer la fortune des riches, le profit et les dépenses superflues de la classe ouvrière, ainsi que le budget et ne sont après tout qu'une seule e même somme d'argent passant par quatre mains

différentes, de sorte que les uns ne sauraient être enrichis ou appauvris, sans que les autres ne le soient, précisément dans la même mesure.

Ce rapport, relativement exact entre ces quatre chiffres importants, s'appliquant à quatre phénomènes de premier ordre dans la vie économique d'une nation, résulte-t-il d'une simple coïncidence toute fortuite, ou d'une loi économique constante d'équivalence, de transmission et de solidarité nécessaires? Mais, dira-t-on, pour que ce fût une loi générale, il faudrait qu'on en pût faire l'application aux autres peuples. Et en Angleterre, par exemple, cette concordance ne paraît pas se rencontrer exactement. C'est bien possible. Mais le principe même de la loi n'en serait pas atteint. En effet, la base de tout le raisonnement est la connaissance du bénéfice national. Or si ce bénéfice peut être constaté par le placement annuel de l'épargne, c'est surtout dans notre pays, aussi souverainement économe d'argent que prodigue de révolutions, où l'épargne presque entière est capitalisée et par conséquent appréciable. Si les Anglais, au contraire des habitudes françaises, sur un bénéfice mobilier annuel soi-disant de 3 milliards de francs, n'en placent qu'un seul comme épargne et dépensent les deux autres milliards en bien-être immédiat, pour améliorer leur nourriture, leur abri et leur vêtement, le bénéfice n'est pas moins réel, mais le chiffre échappe aux investigations de l'économiste, et il est impossible d'en tirer des points de comparaison. L'égalité peut exister néanmoins en fait entre la somme des fortunes additionnées et le bénéfice social annuel.

Du reste, on a exagéré l'éloignement de l'Anglais pour l'épargne. Si, il y a quarante ans, Robert Peel pouvait dire: « En Angleterre sur dix hommes qui gagnent, il y en a cinq qui font des économies, en France, sur dix il y en a neuf, » aujourd'hui il serait obligé de tenir un langage différent, car l'amour de l'épargne a bien diminué parmi nos classes ouvrières urbaines et les *savings* ou *penny bancks* semblent indiquer, au contraire, un progrès chez les ouvriers d'outre-Manche.

De même le budget anglais pourrait être inférieur au bénéfice social, et à la fortune des riches, sans détruire la loi proposée; c'est tout profit pour la contrée ou pareil fait se rencontre. Ce qu'il s'agit d'établir ici, c'est que l'impôt ne peut, sans dommage, dépasser le chiffre du bénéfice mobilier annuel; s'il reste moindre, c'est un avantage évident. L'égalité n'est économiquement nécessaire qu'entre les trois chiffres du bénéfice social annuel (connu ou non) de la fortune des riches, et des profits et dépenses superflues de la classe ouvrière. D'ailleurs, si la concordance qui nous occupe ne

peut pas être considérée comme une loi générale, mais seulement comme une coïncidence fortuite et favorable pour nous, sauf l'élévation du budget, il suffit de constater sous ce rapport la situation spéciale de la France.

A ces équivalences se rapporte celle qui existe, chez nous du moins, entre le numéraire circulant et les produits définitifs et réels. Cette égalité entre la richesse conventionnelle évaluante, ou argent, et la richesse réelle évaluée, ou produits définitifs, est-elle aussi le résultat du hasard, une simple coïncidence, ou une loi économique? Il n'y a pas lieu, sans doute, de penser que ce soit une règle absolue; car on peut imaginer des moyens qui permettent de se passer d'argent au delà d'une certaine proportion. L'usage des *chèques* et des *clearing houses* (maisons de transmission de la main à la main de créances compensées entre commerçants et banquiers), est une de ces combinaisons ingénieuses qui évitent l'usage et le déplacement des fonds. Le *clearing house* de New-York à lui seul a fait, en 1873, pour 34 milliards de dollars de virements (soit pour plus de 170 milliards de francs) avec une balance d'un milliard seulement. C'est-à-dire que les créances échangées de la main à la main se sont balancées à un milliard près (1). Toutefois la perfection ne réside-t-elle pas dans l'égalité complète entre le numéraire d'un pays et la valeur de ses produits réels? Telle est la situation financière de la France qui n'a, croyons-nous, qu'à s'en louer. Aussi, les bons financiers se sont-ils fermement opposés à toute création de papier et de valeurs fiduciaires qui dépassaient les besoins du marché, indiqués empiriquement par les phénomènes des cours, de l'escompte, etc., etc., et qui, en théorie et en fait, excédaient la valeur du stock existant et détruisaient, sans qu'on s'en rendît exactement compte, l'égalité entre les produits et les valeurs monétaires et fiduciaires, représentation du produit réel.

Mais, dira-t-on, la somme d'argent ou de billets, si elle n'est égale qu'au produit définitif, reste insuffisante, puisque toutes les matières et tous les services intermédiaires qui servent à la confection du produit complet, consommable ou exportable, s'achètent, se transportent et se paient en beaux deniers comptants, à chaque déplacement ou transformation successive. Sans doute, mais d'abord l'argent sert plusieurs fois dans l'année à diverses transactions. Supposons, ensuite pour faciliter le raisonnement, que la valeur des produits intermédiaires soit semblable à celle des produits complets, ce qui ne doit pas être loin de la vérité, car la

---

(1) *Journal des Économistes*, novembre 1874, p. 320.

valeur de tous les services successifs doit se retrouver au moins en entier dans le produit complet qu'ils ont servi à créer. Ces deux catégories de produits étant réputées égales, quel est le rôle de l'argent? Il doit simplement servir de mesure d'évaluation, et de moyen d'échange entre les deux. Il suffit pour cela qu'il soit en valeur égal à une seule.

Soit, par exemple : Pour échanger commercialement et non en nature 100,000 francs de blé contre 100,000 francs de charbon, l'on n'a pas besoin, comme instrument intermédiaire d'échange, de 200,000 francs, valeur totale des deux produits mais de 100,000 fr. seulement. Ainsi, le marchand anglais vend son charbon 100,000 fr. qu'il touche et avec lesquels il rachète pour 100,000 francs de blé qu'il paie et transporte sur ses navires. En résumé, dans l'opération indiquée, il se trouve trois termes d'égale valeur, les deux produits à échanger et l'argent qui sert à l'échange. De sorte que 8 milliards de monnaies suffisent à solder tous les échanges entre 8 milliards de produits intermédiaires et les 8 milliards de produits complets, en tout 16 milliards. Car les produits s'échangent toujours contre des produits, mais à l'aide de l'argent.

Les phénomènes financiers auxquels nous avons assisté depuis la guerre ne viennent-ils pas corroborer ces idées? On s'étonne souvent que, sans en souffrir plus que nous ne l'avons fait, nous ayons pu opérer le paiement de nos 5 milliards d'indemnité de guerre. On admire à bon droit que, même possédant la richesse nécessaire, nous ayons pu exécuter aussi rapidement cet immense mouvement de capitaux, sans fléchir sous le poids d'une épreuve aussi rude. Il est toujours facile après coup d'expliquer les motifs qui ont déterminé les victoires ou les défaites, et la perte ou le gain d'une partie jouée dont on peut retourner et discuter les cartes. Mais le mérite est grand de ceux qui, sans savoir d'avance si elle réussirait, ont courageusement entrepris et mené à bien la plus grande opération financière des temps modernes.

Ce succès est dû à des raisons simples et évidentes. En premier lieu, ce n'est pas le numéraire, mais le travail et le produit qui font la richesse. Le malheur a fondu sur nous avec tant de rapidité qu'il n'a pas eu le temps de tarir nos sources de production ni de détruire nos approvisionnements ordinaires. Nous n'avions plus d'argent, mais nous avions pour 7 ou 8 milliards de produits annuels à vendre, nous les avons vendus comme d'habitude, mais nous avons dû émettre du papier et décréter le cours forcé. Cette opération a réussi parce qu'elle était fondée, non sur notre crédit, mais sur nos produits existants et disponibles. Le crédit qui est une chose tout abstraite vaut peu dans ces grandes crises, les

produits matériels seuls assurent une base solide à de telles opérations.

Par exemple, nous avons une récolte de 100,000 hectolitres de blé. Tout l'argent et l'or sont exportés à l'étranger, l'on peut alors créer autant de petits carrés de papier valant 20 francs qu'il y a d'hectolitres de blé, ce qui fait 2 milliards de monnaie fiduciaire. Chaque carré de papier vaudra un hectolitre, chaque hectolitre vaudra 20 francs à l'étranger comme en France, donc les billets ne perdront rien ou peu de chose au change. Il en serait de même pour les autres branches importantes de la production, tels que vins, tissus, fers, etc., etc. Si, au lieu d'un manque absolu d'or et d'argent, il était resté dans notre hypothèse un milliard de monnaie métallique, il faudrait, pour maintenir le rapport entre l'instrument d'échange, c'est-à-dire la monnaie d'une part, et les 100 millions d'hectolitres de l'autre, émettre, non plus 2 milliards, mais 1 milliard de billets seulement. Le papier resterait au pair, à peu de chose près.

M. Cernuschi, dans sa remarquable étude sur la *Mécanique de l'échange* (1), dit que l'augmentation des billets fiduciaires est analogue à une fabrication de fausse monnaie. Oui et non. Les billets restent de la vraie monnaie tant qu'un million de billets représente 1 million de produits. Ils deviennent de la fausse monnaie, si 2 millions de billets ne représentent qu'un million de produits réels. Il en serait de même pour l'or et l'argent, si tout d'un coup, sur un marché fermé, on jetait le double du numéraire existant en temps normal, et si 10 milliards de francs en or ne représentaient que 5 milliards de produits; l'or ne serait plus qu'une sorte de fausse monnaie, de monnaie dépréciée, ne valant plus que la moitié de sa première valeur. Seulement, la confiance étant plus grande dans le métal qui s'exporte que dans le papier qui se négocie, la dépréciation du numéraire serait moindre que celle des billets. Là où l'or perdrait la moitié de sa valeur, le papier discrédité perdrait vraisemblablement sa valeur entière.

C'est ce qui explique la perturbation et la crise financière apportées en Allemagne après la paix. En deux ans, on a jeté 5 milliards en Prusse, sans qu'il y eût une parcelle de produit nouveau. L'argent a perdu une grande partie de sa valeur, et les prix ont dû augmenter dans d'énormes proportions. La crise eût été bien plus violente encore si le gouvernement n'avait pas retiré de la circulation, pour l'enfouir dans ses coffres de réserve, une quan-

---

(1) Pages 213, 214.

tité considérable de numéraire, et surtout si 5 milliards d'espèces avaient été versés à la fois de France en Allemagne.

Le même phénomène s'était déjà produit en grand au XVI[e] siècle, après les importations d'or de l'Amérique, et, de nos jours, lors de la découverte des mines de Californie et d'Australie. Il est naturel de présumer qu'il n'en sera jamais autrement. Toujours une surabondance d'espèces ou de papier, sans produits ni travail correspondants, cause une désastreuse perturbation sur le marché et une crise financière fort grave. Toujours la rupture de l'équilibre, dans un sens ou dans l'autre, amène des désastres. Trop de numéraire, sans produits équivalents, déprécie l'argent. Trop de produits sans argent déprécient les produits, avec cette différence que par l'émission prudente du papier on supplée au métal qui manque, tandis que par aucun subterfuge on ne peut suppléer rapidement aux produits qui font défaut.

On ne saurait donc repousser avec trop d'énergie tous les systèmes financiers qui reposent sur des émissions considérables de billets hypothécaires ou autres, sous prétexte qu'en augmentant la monnaie et les billets on augmente la richesse. Quelles que soient les garanties, un pays ne peut pas supporter impunément et sans baisse ni perturbation une masse de monnaie fiduciaire ou métallique d'une valeur supérieure à celle de la moyenne des produits annuels. Si les produits sont de 8 milliards, les signes monétaires doivent être de 8 milliards. Et c'est ce qui se passe en France, où, croyons-nous, l'équilibre financier est à peu près parfait.

Les métaux ont été exportés, nous avons émis du papier pour une somme égale à l'exportation métallique. Les métaux sont rentrés, appelés pour ainsi dire par les produits, nous avons retiré les billets en quantité correspondante, et ainsi se trouve maintenu l'équilibre entre les objets évalués et l'instrument évaluant, c'est-à-dire la monnaie métallique ou fiduciaire. Dans la conduite judicieuse qu'ils ont suivie, les financiers ne se sont pas guidés d'après la théorie qui précède, et ils ont fort bien fait. En ces matières délicates, il faut éviter les systèmes et s'en tenir à l'empirisme prudent, aux faits palpables et à l'expérience acquise. Il serait impossible de savoir d'avance ou au moment même quel est le stock disponible, et quelles quantités de monnaie correspondante sont nécessaires. La statistique, si rarement précise, est toujours en retard d'un an ou deux au moins sur le cours du temps. Mais les financiers règlent leur conduite sur un baromètre qui ne les trompe guère; la hausse, la baisse, l'échange, l'escompte et l'agio, etc., leur indiquent dans quel sens penche la balance

et dans quelle mesure le marché est surchargé ou déficient. Les bons résultats obtenus prouvent que leur méthode est la meilleure, mais ils confirment aussi, croyons-nous, la théorie que nous venons d'émettre sur l'égalité désirable entre la somme du numéraire métallique et fiduciaire et la somme des produits annuels.

L'émission de papier de la banque de Law, sous la Régence, devait mener à une catastrophe, non pas seulement parce qu'elle était exagérée, mais parce qu'elle ne reposait sur rien, sur aucun produit disponible, et uniquement sur le crédit, sur des espérances et des éventualités. Or, le crédit et les éventualités sont absolument insuffisants pour soutenir une grande opération financière.

Une autre erreur non moins funeste fut l'émission des assignats. Au début, cependant, les assignats semblaient avoir une base solide, puisqu'ils représentaient une masse considérable de terres et de biens-fonds. Sans doute, mais là encore on partait d'un faux principe, en pensant que sur 1 million de terres on pouvait lancer 1 million de billets. En effet, la terre n'est pas un produit; elle n'est qu'un instrument de production qui, même avant de rapporter une seule fois par an, exige un travail et des capitaux considérables. Elle n'a donc de valeur que par rapport au produit qu'elle donnera. D'après les usages habituels, la terre se capitalise au taux de 3 0/0 (aujourd'hui 4 0/0). Ainsi, pour chaque 100 millions de terres à vendre par l'État, celui-ci ne pouvait émettre que 3 millions de billets escomptés sur le produit de l'année courante, et non pas 100 millions de billets à valoir sur le capital. On voit que l'écart est énorme entre ce qui peut se faire, même théoriquement, et ce qui fut tenté en 1793. La différence est de 3 à 100. Aussi la dépréciation fut-elle immédiate; elle devait l'être mathématiquement, en dehors même de l'abus que l'on fit de la planche aux assignats, de la spoliation et des catastrophes politiques.

Les emprunts hypothécaires et les combinaisons du crédit foncier, de même que les ventes ordinaires de propriétés, n'ont aucun inconvénient de ce genre, d'abord parce qu'ils sont limités aux besoins courants et ensuite parce qu'ils ne créent ni ne mettent en circulation aucune valeur monétaire nouvelle; ils ne font que transférer la propriété à titre de gage ou d'échange définitif contre une partie du stock métallique ou fiduciaire existant. On ne bat pas monnaie ainsi avec le sol ou le crédit, comme le proposent périodiquement un certain nombre de novateurs.

En 1848, la France, surprise par une révolution subite, supporta le cours forcé, parce qu'aucun de ses produits ne fut atteint ou diminué en quantité ni qualité. La plus belle et la plus heureuse opération de ce genre fut, comme nous l'avons rappelé, celle

de 1871, conduite en dehors de toute donnée révolutionnaire, si habilement et prudemment, sous MM. Thiers et Pouyer-Quertier, par MM. de Ploeuc, Dutilleul, et autres hommes spéciaux, mûris dans les saines pratiques de la Banque et de la Trésorerie françaises. Au milieu du trouble de l'invasion et des gros emprunts, ils surent n'émettre de billets que ce qu'il en fallait, tombant ainsi d'accord avec ce principe qu'on peut créer sans danger des billets ou monnaie fiduciaire pour une valeur égale à celle des produits existants et disponibles.

Du reste, c'est une question de savoir jusqu'à quel point les grosses dettes nationales enrichissent ou surchargent un pays. Il serait vraiment trop optimiste d'avancer que nos vainqueurs nous ont peut-être rendu service, en nous forçant de mettre en branle notre richesse un peu inerte, c'est-à-dire nos 5 milliards de rançon et nos 5 milliards de frais de guerre. On rencontre pourtant des gens qui le prétendent. C'est possible, mais Dieu nous garde toujours de tels bienfaits!

IV.

Un des chapitres les plus intéressants et les plus nouveaux du consciencieux travail de M. Baxter est celui où il met en lumière la catégorie spéciale de richesse qu'il qualifie de revenus de seconde main. Ainsi se trouve corroborée par une autorité compétente, cette assertion contestée par quelques-uns, que nous avions formulée dans une précédente étude. «La somme de la véritable richesse annuelle d'un pays n'est pas égale aux revenus additionnés des habitants de ce pays, mais égale seulement à la somme des produits réels et complets » (1). En effet, un certain nombre d'individus jouissent de revenus ou de salaires sans produits correspondants. Ces revenus font double emploi à l'inventaire social et flottent entre le tiers et le quart de la somme totale des revenus additionnés des particuliers, selon l'opinion de M. Baxter, dont nous traduisons les pages suivantes. On y trouvera, outre d'utiles enseignements, un spécimen de l'investigation profonde et minutieuse, poussée en quelque sorte jusqu'à la dissection économique de la richesse sociale et privée.

« Il nous reste à rechercher (2) quelles sont les grandes catégories d'industries d'où découle le revenu national et à vérifier quelles sont dans le nombre les sources indépendantes et primitives de richesse, et quelles autres ne sont que des sources apparentes d'un revenu de seconde main, prélevé sur les revenus primaires.

(1) Salaire et capital, 1872.

(2) *National Income*, ch. VIII, p. 67 et suiv.

« Selon l'emploi de leurs facultés, les hommes ont été divisés par les économistes en deux classes. La classe productive, c'est-à-dire celle qui s'occupe d'agriculture ou d'industrie, et la classe improductive, telle que l'armée et les individus qui se consacrent aux travaux et aux services domestiques. Mais beaucoup de professions ou d'états participent à la fois de ces deux caractères et ne sauraient être exclusivement rangés dans l'une ou l'autre classe. Il en est ainsi par exemple, de l'industrie des transports par terre et par mer. Elle devient improductive pour une fraction notable de ses opérations, quand elle transporte les personnes ou les choses en vue d'un plaisir ou d'un simple déplacement. Pour une autre part, elle agit comme le détaillant, en transportant des produits complets et au prix de gros, du dépôt entre les mains du premier client et du client de celui-ci. Dans une troisième hypothèse seulement, elle est quasi-productive, lorsqu'elle permet d'amener les produits sur le marché général.

« Un autre exemple analogue nous est offert par les marchands. Jusqu'à un certain point ils produisent. Mais sur une bien plus grande échelle, ils se bornent à détailler, et pour ce service, ils se rémunèrent eux-mêmes, en taxant leur marchandise au-dessus du prix de fabrique, ce qui impose par suite une charge à la communauté. La production me paraît cesser au moment où la marchandise a été remise entre les mains du négociant en gros. Le produit a fourni alors son maximum d'augmentation à l'actif général du pays, et devient une richesse courante, susceptible de réaliser une certaine valeur, qu'il reste à l'intérieur pour la consommation nationale, ou qu'il soit exporté à l'étranger. Le détaillant tient de la nature du serviteur, payé pour aller chercher les articles dont on a besoin.

« Par ces motifs, je proposerais de désigner sous le titre de *Classe auxiliaire* la catégorie d'individus qui se consacrent aux occupations d'un caractère mixte, et prêtent une aide effective à la production. Je placerais aussi dans cette classe le revenu provenant des maisons qui, pour la plupart, n'ont avec la production qu'un rapport indirect.

« La distinction en classe productive et improductive est en réalité superficielle et inexacte, parce que chaque classe concourt en quelque chose à la production. Le soldat qui veille à la sécurité de l'industrie, la servante même grâce à laquelle le maître peut vaquer librement à des travaux productifs, concourent à la production aussi bien que le travailleur. Le médecin qui guérit, l'homme de loi qui arrange les différends, le prêtre dont la mission en ce monde est de faire fleurir la vertu et la moralité, remplissent tous d'impor-

tantes fonctions, sans lesquelles le mécanisme du travail national serait troublé ou arrêté. Les brillants papillons de la mode eux-mêmes, si complètement voués à l'oisiveté, représentent un des principaux éléments de la production, le capital. Il serait donc plus rigoureusement exact d'adopter comme classification les deux termes de productive et d'auxiliaire et d'abandonner celui d'improductive.

« Néanmoins, chacun de ces trois mots donne des facilités pour exprimer des nuances délicates, lorsqu'il s'agit de distinguer le revenu originel et primaire du revenu de seconde main qui dérive du précédent. Par revenu primaire des classes productives, j'entends celui qui représente les gains de la production, qui est l'argent reçu en échange des produits matériels du travail national et qui constitue une addition aux biens réels du pays. Par revenu des classes improductives, j'entends celui qui est prélevé sur le précédent pour solder des services non directement productifs, et qui, par cela même, apparaît en double lorsqu'on dresse le total commun du revenu des deux classes. Par revenu des classes auxiliaires, j'entends celui qui appartient tantôt à l'une, tantôt à l'autre des deux classes précédentes, et qui est perçu parfois de première et parfois de seconde main.

« Par exemple, il se fabrique, à Halifax, pour 10,000 livres sterl. de tapis destinés à la France. Le prix obtenu dans le port français se divise entre le manufacturier, les ouvriers, le chemin de fer, le bateau à vapeur et les agents employés à la transmission de la marchandise dont le revenu se compose du profit net de l'opération, déduction faite des matières premières, soit 6,000 livres sterl. figurant à leur place dans la catégorie des revenus manuels soumis à la taxe. Dans ce cas, le chemin de fer aussi est productif. Mais le manufacturier et ses ouvriers, sur le revenu ci-dessus indiqué, paient des gages et honoraires à des serviteurs, à des médecins, à des hommes de loi, ainsi que certaines sommes au chemin de fer pour déplacements de plaisir (auquel cas le chemin de fer est improductif.) L'argent ainsi dépensé figure pour la seconde fois sur le compte des gains et revenus.

« Il en est de même pour les maisons ; le loyer de la manufacture est un revenu de première main payé au propriétaire, avant de passer en recettes particulières, sur les 10,000 liv. st. originaires, valeur des tapis mentionnés plus haut. Le loyer de la maison du manufacturier et des habitations des ouvriers est un revenu de seconde main et provient de leurs recettes personnelles.

« Jusqu'ici c'est fort simple, mais la grande difficulté commence lorsqu'il s'agit de discerner la circulation subséquente de l'argent.

Est-ce qu'ouvriers et patron ne paient pas sur leurs revenus le blé et les produits manufacturés qu'ils consomment? Et les revenus de fermier et du fabricant de drap ou de coton ne seront-ils pas de seconde main comme celui du médecin? La réponse à ces questions, c'est que la richesse d'une nation doit, de toute nécessité, être principalement consacrée à nourrir et à vêtir les individus qui la composent. Les producteurs de tapis échangent en réalité une part de revenu primaire en tapis, contre un revenu primaire en blé et une autre part pour un revenu primaire en drap; et néanmoins ces trois sortes de revenu sont à juste titre inscrits comme étant de première main et constituant une richesse positive et nouvelle pour le pays. Le médecin au contraire ne donne aucun produit primaire en échange des services qu'il rend et ses honoraires sont simplement prélevés sur le revenu provenant des tapis.

« La nation produit en douze mois de travail, disons pour 500,000.000 liv. st. de calicot, de draps, de machines, de blé et d'autres objets mis pour la plupart au compte du revenu individuel de ceux qui en sont les producteurs, et c'est sur ces mêmes produits pourtant que la population entière doit vivre. Les individus échangent entre eux leurs produits, en mangent une partie, se vêtissent d'une autre, vendent le reste à l'étranger, encaissent de l'argent et mettent de côté des épargnes et du capital. Mais les classes auxiliaires et improductives doivent être entretenues sur ce revenu général, et en conséquence leur revenu est porté en double emploi sur l'inventaire national.

« Je vais chercher à établir la distinction entre ces deux classes de revenus et à montrer quel est le revenu primaire de la nation.

« Les catégories de revenus à distinguer sont : 1° Les revenus des classes productives dérivant de l'agriculture, des mines, des manufactures ou du commerce en gros, de la propriété coloniale et étrangère, ainsi que des intérêts perçus sur des emprunts faits à l'étranger ou aux colonies. Pour les classes élevées et moyennes, ces revenus se constatent par les cédules A et B, dans une partie de la cédule C et dans la cédule D, sauf le commerce de détail (classé comme revenu de seconde main). Pour les classes du travail manuel, ces revenus consistent dans la masse des gains et salaires, sous réserve toutefois de ceux qui rentrent dans les catégories suivantes (de seconde main).

« 2° Les revenus des classes auxiliaires qui proviennent des maisons, du transport et du commerce de détail. Pour les classes élevées et moyennes, cette source de revenus dont elles ont leur part, est imposée au titre de la cédule A sous forme de maisons, d'actions de chemin de fer et de canaux, et, au titre de la cédule D, sous

forme de bénéfices commerciaux. Les revenus de cette catégorie auxiliaire comprennent, en outre, ceux d'un grand nombre d'employés, de détaillants et de femmes ayant des revenus ou des salaires au-dessous de 100 livres sterl. ou 2,500 fr. De même sont compris dans cette catégorie les revenus des personnes de la classe du travail manuel, employées au bâtiment, au transport par terre ou par eau et au service des trafiquants de denrées alimentaires.

« 3° A distinguer aussi les revenus des classes improductives ayant leur source dans les fonctions publiques, dans les professions libérales et les emplois domestiques, ainsi que dans les rentes appartenant aux détenteurs des fonds publics de la Grande-Bretagne, qui ne sont que les intérêts de la dette nationale. Cette catégorie est comprise dans les cédules C et D ; y sont comptés aussi la solde et les gains des militaires, des marins, de la police et des employés domestiques.

« Au moyen de ces données il est possible d'établir une division approximative des revenus du Royaume Uni entre les trois grandes classes indiquées.

REVENUS DU ROYAUME-UNI EN 1867.

1° Classes productives :

Agriculture, 165,764,000 l. sterling.

4 milliards 144,100,000 francs.

Manufactures, mines, etc., etc., 313,866,000 l. sterling.

7 milliards 846,650,000 francs.

Total : 479,630,000 l. sterling.

11 milliards 990,750,000 francs.

2° Classes auxiliaires, 196,000,000 l. sterling.

4 milliards 900,000,000 francs.

3° Classes improductives, 138,370,000 l. sterling.

3 milliards 459,250,000 francs.

Total général des revenus du Royaume-Uni : 814,000,000 l. sterling.

20 milliards 350,000,000 francs.

« Ainsi le revenu brut annuel du pays est de 20 milliards passés, c'est-à-dire de 900 millions de plus que la dette nationale anglaise tout entière.

« Le revenu productif tiré de l'agriculture et des manufactures, c'est-à-dire ce qui fait le fonds premier de tout le revenu national, est de 480,000,000 liv. sterl., soit de 12 milliards de francs et peut être considéré comme recette primaire.

« Les classes auxiliaires ont un revenu de 196,000,000 liv. sterl., soit 4 milliards 900 millions de francs, composé en partie de re-

cettes primaires, et en partie de recettes secondaires prélevées sur les recettes primaires.

« Les classes non productives possèdent un revenu de 138 millions liv. sterl., soit 3 milliards 450 millions de francs, entièrement de seconde main et provenant du revenu primaire.

« Enfin le chiffre des revenus nets du Royaume Uni, le profit ou la recette originelle d'où la nation tire sa nourriture et son vêtement, paie toutes ses impositions et ses dépenses, peut être estimé de 550 à 600,000,000 liv. sterl., soit de 13 milliards 750 millions à 15 milliards de francs par an.

« Le revenu dérivé ou de seconde main, qui est prélevé sur les profits primaires et donne une fallacieuse ampleur à l'inventaire général est de 260 à 210,000,000 liv. sterl., soit de 6 milliards 500 millions à 5 milliards 250 millions de francs.

« En outre (autre mirage trompeur) une partie du revenu net consiste en industries locales secondaires, dont l'existence et la prospérité dépendent absolument des industries plus considérables. Si quelque désastre sévit, tel qu'une famine dans un centre agricole, une disette de coton dans une contrée manufacturière, ou une crise monétaire dans une ville de commerce et d'industries diverses, la ruine des gros producteurs entraîne avec elle celle des classes auxiliaires et des commerces ou métiers locaux. Les détaillants alors voient s'arrêter leur commerce, les chemins de fer leur trafic, les propriétaires diminuer leurs loyers et les petits métiers subissent un temps d'arrêt. Toute perte de revenu (1) des classes productives cause, par contre-coup, une perte excédant la moitié de la même somme dans le reste du pays. Tout désastre se trouve multiplié d'une façon funeste. Le revenu de l'Angleterre est plus grand que celui d'aucune autre nation; il est le signe d'une bonne fortune et d'une prospérité merveilleuses, mais qui reposent, ne l'oublions pas, sur un fondement instable. Les vicissitudes du commerce, l'obstination ou l'aveuglement éventuel de nos classes ouvrières, ou une importante guerre maritime peuvent nous priver des marchés du monde, et abattre nos industries auxiliaires en même temps que nos grandes industries productives. Dans la civilisation actuelle, si complexe, les effets d'une semblable calamité sévissant sur une vaste échelle se peuvent à peine imaginer. Nous pouvons voir notre revenu national disparaître en bien moins de temps qu'il n'en a mis à s'accroître,

(1) Il ne faut pas oublier que les Angais emploient le terme de *revenu* pour indiquer toute recette formant salaire, profit ou revenu. En français, revenu est une recette sans travail; nous n'avons pas trouvé d'autre mot pour traduire.

et assisterà une période de souffrances pour nos populations, infiniment plus cruelles que ne le feraient pressentir la crise du coton ou les désastres des quartiers de l'Est à Londres. Les généraux Romains, dans leur cortége triomphal, avaient sur leur char un esclave pour leur rappeler qu'ils étaient de simples mortels; il ne faut pas négliger une moralité semblable en étalant les triomphes de l'industrie britannique.

« La situation de l'Angleterre n'est pas celle d'un grand propriétaire foncier assuré de son revenu et seulement exposé à la perte occasionnelle d'une récolte ou aux hasards d'une dévastation violente. L'empire Britannique se trouve dans la position d'un grand marchand qui par une habileté exceptionnelle et un capital immense a pris la première place parmi les concurrents, et a su développer un commerce énorme, mais qui doit être le soutien d'une foule toujours croissante d'existences dépendant de lui. Il est obligé d'affronter tous les risques commerciaux, de faire face à d'envieux rivaux et ne peut compter que sur une incessante rectitude de jugement et sur une continuelle bonne fortune pour se maintenir, avec l'aide de Dieu, lui et ses successeurs, au premier rang parmi les nations du monde. »

A ce cri d'alarme patriotique, on reconnaît l'Anglais qui ne se laisse pas troubler par un chauvinisme aveugle et vaniteux dans son amour profond, mais éclairé pour son pays.

Nos voisins savent prévoir les malheurs de loin, car on s'est vivement ému chez eux lorsque l'enquête la plus minutieuse a démontré qu'il n'y avait plus de charbon à tirer des mines que pour trois cents ans. Le jour, en effet, où le dernier mineur reparaîtra à la surface du sol avec le dernier morceau de charbon entre les mains, le sceptre commercial et industriel de l'Angleterre sera brisé, à moins que d'ici-là on n'ait suppléé à la houille par quelque invention nouvelle. Il serait singulier qu'à des siècles de distance se répétât ce phénomène de la dépopulation de florissantes contrées par la disparition du combustible, question à laquelle on n'a pas donné jusqu'ici une suffisante attention au point de vue historique (1).

(1) La dépopulation des riches royaumes de l'Orient, qui comptaient des peuples innombrables, ne tient-elle pas moins à l'invasion des barbares qu'à l'absence progressive et absolue de bois et de matière propre à être brûlée? Tout voyageur en Orient sait que, pour le moindre feu devant la tente, on a comme ressource unique le fumier séché des animaux, ce qui détruit toute possibilité d'engrais et de fumures. Dans les riches plaines de la Mésopotamie, aussi bien que de l'Algérie, on pourrait, à force de capital, faire pousser du blé en quantités suffisantes à nourrir des millions d'hommes. Mais, à aucun prix, on ne saurait y trouver ou y importer assez de combustible pour cuire du pain et faire la soupe à des habitants nombreux. Dans presque toutes les contrées du monde, on se plaint de la disparition des ri-

L'Angleterre toutefois n'est pas près d'être réduite à l'extrémité, au point de vue du commerce ou du charbon; elle a le temps de chercher et de trouver d'autres bases de richesse et de puissance. Toutefois ces réflexions attristées nous portent à nous féliciter de ce que la France n'est point un pays exclusivement commercial et industriel, mais se trouve précisément dans cette situation que M. Baxter nous envie, d'un gros propriétaire territorial qui peut supporter sans succomber les coups les plus rudes, et trouver dans le sol assez de produits et dans sa caisse assez de milliards pour se tirer d'affaire aux jours de l'adversité.

Du reste, comme nous l'avons déjà dit, la différence de richesse entre la France et l'Angleterre ne doit pas être très-considérable. Si cette dernière tient incontestablement le premier rang, personne ne nous contestera le second. Seulement, il nous est fort difficile de dresser notre inventaire et d'établir la classification des éléments de notre fortune. Non pas qu'il faille envier pour nous-mêmes les lumières économiques que répand l'impôt sur le revenu. Cet enseignement coûte un peu cher. Mais nos moyens d'informations statistiques sont très-bornés et voilà pourquoi, outre leur intérêt propre, nous avons insisté sur les détails et les chiffres fournis par l'écrivain anglais. Notre but est de procurer ainsi des éléments de comparaison et d'analogie qui puissent servir utilement aux travaux des économistes.

V

L'opinion de M. Baxter et les calculs qu'il donne ramènent à la réalité ces comptes exagérés de richesses fantastiques, résultant d'erreurs de comptabilité, erreurs et confusion qui, pleines d'inconvénients dans les questions de statistique et d'impôts, en ont bien davantage encore au point de vue des convoitises, des haines et des revendications sociales. En fait, c'est la richesse de seconde main des classes supérieures qui enfle si démesurement par les doubles emplois l'inventaire des revenus nationaux.

---

chesses forestières anciennes. Le pays des forêts vierges lui-même, l'Amérique du Nord, se préoccupe fort de la question du déboisement. On ne saurait exiger de chaque enfant qu'il plante un arbre à sa naissance pour se chauffer sur ses vieux jours, mais même verrait-on s'établir, par prévoyance ou par obéissance à un rite religieux, l'usage de planter un arbre sur chaque tombe humaine que cette pratique ne suffirait pas encore aux besoins de la civilisation. Du reste, l'insuffisance des matières propres à alimenter le feu dont les hommes avaient fait un dieu et qui reste une des premières nécessités de la vie, ne serait-elle pas entre autres un des principaux obstacles à la multiplication indéfinie de l'espèce humaine, qui peut produire tout surabondamment, si ce n'est le combustible.

La société, dans chaque pays, peut être comparée à un navire partant sur lest pour la Chine. Le capitaine reçoit du consignataire vingt mille francs pour le voyage et aucun autre argent n'est introduit sur le vaisseau. Tout va bien jusqu'aux environs de Canton. Le capitaine prélève ses honoraires et paie 19,000 francs de salaires à ses vingt matelots; ceux-ci à leur tour prélèvent un bénéfice de 10 0/0 et paient à la cantine, pour frais de nourriture et d'entretien, 17,000 francs. Les vivres sont consommés, les comptes réglés, on va entrer le lendemain au port.

Mais tout à coup surgissent plusieurs jonques de pirates chinois qui s'emparent du navire. Leur chef fait ranger à genoux sur le pont d'un côté tous les Européens captifs et de l'autre les Chinois le sabre nu. Puis se faisant remettre les livres de comptabilité : Capitaine, dit-il, vous avez touché 20 mille francs, donnez--les-moi. Matelots, vous avez touché 19 mille francs, apportez-les-moi. Cantinier, remettez-moi les 17,000 francs que vous avez reçus : en tout 56,000 francs. Il me les faut, ou je vous fais couper la tête à l'instant. Le cantinier remet ses 17 mille francs, les autres apportent leurs petits bénéfices; impossible de trouver plus de 20 mille francs. Le commandant chinois s'écrie qu'on lui cache 36 mille francs et donne l'ordre de la décollation générale.

Larmes et désespoir des malheureux condamnés; l'un d'eux toutefois, prenant la parole : « Arrête, grand prince des pirates, dit-il, et écoute la voix de la sagesse. On lit dans le livre d'un nommé Bastiat, qui est un Confucius de chez nous, que la circulation de l'argent et des marchandises peut doubler ou tripler la richesse des hommes, sans pour cela que la somme échangée et transmise soit en rien augmentée. C'est ce qui nous est arrivé depuis notre départ de Marseille. Les 20 mille francs du capitaine ont été transmis aux matelots puis à la cantine; ils ont trois fois changé de mains, mais ce sont toujours les mêmes 20 mille francs qui n'ont point augmenté pendant le voyage. Prends le navire et tout ce qu'il contient, mais quand tu nous massacrerais tous, tu n'aurais pas plus de 20 mille francs, parce qu'il n'y a pas d'autre argent à bord. »

Le chef des pirates, ancien mandarin déclassé, réfléchit un moment, puis convaincu par ces paroles, laissa la vie sauve à l'équipage.

Comparaison n'est pas raison. Ainsi la valeur du navire, la cargaison qu'il allait chercher en Chine et qui représentait un capital, dépassaient les 20 mille francs supposés. Sans doute, mais ce capital n'était nullement réalisable dans la circonstance; les vivres mêmes équivalant à la somme allouée par le consignataire étaient consommés.

Dans bien des cas le capital est sans valeur immédiate, le produit seul, immédiatement consommable, vaut quelque chose par lui-même. Une certaine analogie permet donc de rapprocher les opérations commerciales d'un navire et celles de la société.

Ainsi, le vainqueur qui exigerait comme indemnité de guerre une annuité du revenu apparent d'une nation, ne pourrait jamais l'obtenir, sauf emprunts et ventes à l'étranger, ce qui du reste diminuerait singulièrement toutes les valeurs. En effet, ce revenu n'existe que fictivement pour une forte part, et peut s'élever, selon la manière de compter, jusqu'à deux ou trois fois la somme du produit réel.

M. Baxter a démontré qu'un tiers environ du revenu des particuliers était de seconde main, c'est-à-dire dépassait le revenu social. Mais ce n'est encore là qu'un côté de la vérité. Il faudrait encore exposer et démontrer qu'un phénomène analogue se passe au sujet de la création des produits. Il faudrait insister sur la différence qui existe entre les produits définitifs, consommables, et les produits intermédiaires ou incomplets. Les premiers forment seuls la richesse réelle d'un pays, car la valeur des produits intermédiaires s'y trouve nécessairement comprise.

A l'article « Produit brut, produit net, » J.-B. Say nous dit (1) : « Pour un particulier, le produit brut est ce qu'a rapporté une entreprise quand on n'en a pas déduit les frais ; le produit net est ce qu'elle a rapporté les frais déduits. Pour une nation, le produit net et le produit brut *sont la même chose*, parce que les frais remboursés par un entrepreneur sont des profits acquis par un autre. » Et ailleurs (p. 348) : « La somme des revenus de tous les particuliers dont se compose une nation forme le revenu de cette nation. Il équivaut à la valeur brute de tous les produits. »

Là selon nous est la grande erreur. Sans doute, pour la confection complète d'un objet, dans un même pays, les frais soldés par un entrepreneur, un travailleur ou un marchand sont encaissés par un autre, mais non sans déboursé préalable. Si dix entrepreneurs agricoles ou industriels concourent à la façon du produit complet de 100 mille francs, en effectuant et en se passant successivement dix transformations ou produits intermédiaires, chaque entrepreneur aura fait un déboursé et un encaissement croissant, mais son bénéfice particulier n'aura été que la différence entre l'achat et la vente. Le premier aura déboursé 50 mille francs et vendu son produit intermédiaire 55 mille au second qui déboursera

(1) *Traité d'Economie politique*, page 588.

55 mille francs d'achat et encaissera 60 mille francs de vente, lorsqu'il passera son produit amélioré à un autre entrepreneur et ainsi de suite, jusqu'au dixième et dernier qui, achetant le produit très-avancé, 95 mille francs, lui donnera une dernière façon et vendra cent mille francs aux consommateurs le produit complet. Que ce soit pour l'intérieur ou pour l'exportation, le bénéfice national et particulier ne sera jamais que 100 mille francs ou la valeur du produit lui-même, mais jamais 150 mille francs pour la nation.

Les anciens économistes n'ont pas fait assez ressortir la différence entre les produits intermédiaires et les produits complets. Tous les frais, toutes les transformations intermédiaires se retrouvent dans le prix dernier de l'objet. La nation n'a d'autre bénéfice que l'écart entre le prix de vente et le prix de production générale; sa richesse réelle consiste dans le produit complet, consommable ou exportable.

Ainsi, il ne faudrait pas compter de la sorte :

Minerai	10,000
Fonte	10,000
Fer	10,000
Acier	10,000
Charbon	10,000
Salaires et frais généraux	10,000
Locomotive	60,000
Total	120,000 francs

à inscrire au tableau de la richesse nationale. Il faut dire : La locomotive de 60,000 francs représente le prix successif des matières premières qui la composent, plus les salaires et les frais généraux. C'est une grosse erreur de compter à l'inventaire d'abord le prix des matières premières et ensuite le prix de l'objet définitif. C'est, abstraction faite des frais généraux et des salaires, se tromper souvent du simple au double.

Bien plus, la locomotive même doit-elle être regardée comme un produit définitif ou comme un produit instrument, c'est-à-dire intermédiaire? A la rigueur, il n'y a de produit définitif que celui qui sert à l'entretien de l'homme, nourriture, logement, vêtement. Tout le reste ne se compose que d'instruments concourant à la création du produit destiné à la consommation humaine. La locomotive, bien que produit complet et achevé dans son espèce, n'est en réalité qu'un instrument dont le prix de fabrication, de main-d'œuvre et de remplacement doit se retrouver dans les aliments, le logement, le vêtement et le chauffage de l'homme, but unique et universel de tout travail et de toute production.

De même pour l'agriculture; tous les fourrages, les animaux de travail et de transport, les bâtiments et les instruments, qui sont d'incontestables richesses et des sources de profits agricoles, ne sauraient pas être comptés, sous peine de double emploi, comme produits définitifs à l'inventaire national, mais seulement comme produits intermédiaires, dont la valeur doit être englobée dans l'utilité et le prix total et unique du produit complet, pouvant servir directement à la consommation alimentaire ou autre des habitants.

Ainsi, l'avoine et le fourrage sont à coup sûr des produits, puisqu'il s'en vend pour des milliards chaque année; mais comme nous ne les consommons pas directement, ce sont des produits intermédiaires, destinés en partie à créer des produits directs, tels qu'animaux de boucherie ou bêtes laitières, et en partie à alimenter des produits instruments, tels qu'animaux de culture et de transport.

C'est ainsi encore que la valeur même des services obtenus par les grands instruments de transport commercial, tels que navires et chemins de fer, qui sont des éléments importants de la richesse publique et privée, devrait à la rigueur être comptée, à un certain point de vue, comme produit intermédiaire, puisque tous les intérêts et les bénéfices qu'ils rapportent seront nécessairement couverts par l'opération à laquelle ils aboutissent, et compris par conséquent dans le prix dernier du produit à l'usage de l'humanité. La même remarque s'applique à tous les bâtiments, machines et engins consacrés aux fabrications industrielles.

N'est-on pas en droit de conclure que la richesse additionnée des particuliers est beaucoup plus grande que celle de la nation, puisque les particuliers comptent à leur avoir tous les produits, intermédiaires et définitifs, tandis que la nation ne compte en richesse réelle que ces derniers ? Cette distinction est, dira-t-on, une querelle d'école peu importante. Elle présente au contraire la plus haute gravité, car sa solution donne la mesure de la vraie richesse d'un peuple et des charges qui peuvent lui être imposées. Ainsi un pays ne pourra jamais supporter d'impositions au-delà ou même au niveau de sa richesse annuelle réelle. Il est donc important de déterminer si celle-ci est égale aux produits bruts et intermédiaires, soit 20 ou 24 milliards par exemple, ou seulement aux produits définitifs, soit 8 milliards environ. Pour des emprunts ou indemnités de guerre, la question n'est pas moins grave. De même pour la dette nationale. Car, si un pays n'a que 8 milliards de richesse annuelle réelle, il ne pourra pas contracter une dette dont les intérêts absorberaient chaque année 4 ou 5 milliards, tandis qu'il

pourrait facilement le faire si la fortune publique s'élevait à 24 milliards; les intérêts de la dette ne seraient alors que le sixième environ du revenu, c'est-à-dire un fardeau relativement léger.

Enfin dans les questions sociales, devant les revendications des classes laborieuses, il n'est pas indifférent d'établir les chiffres vrais de la richesse réelle. Car si sur 8 milliards de produits positifs annuels, les ouvriers touchent 7 ou 8 milliards de salaires, et si le surplus du revenu national repose uniquement sur des combinaisons artificielles et des abstractions financières, ils n'ont pas de griefs sérieux à articuler. Si au contraire, les salaires ne sont que de 7 ou 8 milliards sur 24 milliards de produits, les ouvriers ont toute raison de réclamer. Quelque difficile que soit en statistique la distinction entre le produit définitif et le produit intermédiaire, il ne faut donc pas perdre de vue cette vérité que le premier seul constitue la véritable richesse d'une nation.

Cette différence entre la richesse fictive et la richesse réelle devrait être observée non-seulement dans la production, mais dans le capital même. C'est une doctrine dangereuse de prétendre que le capital est, par essence, susceptible d'être rapidement développé à l'infini. N'y aurait-il pas lieu de se demander, au contraire, si les capitaux disponibles peuvent dépasser de beaucoup la valeur des produits complets qui seuls leur servent de base solide? Du reste, la définition du capital et de sa nature laisse jusqu'ici fort à désirer. Les Anglais, comme les Américains, donnent à ce terme une signification bien moins étendue que nous.

La question est délicate et a déjà suscité de fréquentes controverses Adam Smith disait : « Aucun capital fixe ne peut donner de revenu que par le moyen d'un capital circulant, » et (p. 14) « il est évident qu'il faut retrancher du revenu net de la Société toute la dépense d'entretien du capital fixe (1). »

Qu'est-ce donc qu'un capital inerte et mort qui ne peut produire qu'à l'aide d'un autre capital? Tandis que le caractère propre des capitaux est d'être la vie, la force motrice du travail et de l'industrie humaine, comme la vraie richesse d'usage consiste dans la possession des objets nécessaires au maintien de la vie, nourriture, vêtement, abri, dont le minimum pourrait s'appeler la ration vitale de l'individu. On ne peut guère l'estimer en France à plus de 75 centimes ou un franc par jour pour un adulte (2). L'en-

(1) Adam Smith. Édition Joseph Garnier, 1859, p. 14.

(2) Baudrillart (*Manuel d'économie politique*, p. 118) dit que tout le capital de la France également partagé entre les français donnerait à chacun 0 fr. 75 c.

semble de ces produits indispensables, de leur valeur et des opérations qu'ils suscitent constituerait-il le capital social actif? Quoi qu'il en soit, sans se laisser embarrasser par la distinction de la valeur en échange et de la valeur en usage, ne pourrait-on pas comparer celles-ci à une cuiller de bois et à une cuiller d'argent dont l'utilité pour manger est identique, mais dont la valeur vénale en échange est fort dissemblable?

VI.

Le but principal, à la fois scientifique et moral, de cette étude et sa conclusion sont de faire ressortir des tableaux et des comparaisons de chiffres en France et en Angleterre cette frappante équivalence. Huit milliards réels, consistant en produits définitifs, forment le pivot sur lequel repose et tourne tout le système des richesses de la France divisées par catégories de 4 milliards. On peut à volonté les doubler, les quadrupler et au-delà dans une addition générale de la fortune des Français, selon le système de comptabilité qu'il conviendra d'adopter. Mais tout se réduit en réalité à la valeur des produits humainement consommables et complets.

Le capital monétaire et fiduciaire circulant en France est de 8 milliards, 5 milliards métalliques et 3 milliards billets.

L'agriculture rend 8 milliards, en consomme 4, produit et vend pour 4 milliards de francs.

L'industrie fabrique pour 8 milliards, en consomme 2, en échange 2 avec les producteurs agricoles, total 4, produit et vend pour 4 milliards au luxe, demi-luxe et à l'étranger.

Le commerce importe pour 4 milliards, comme il exporte pour 4 milliards environ.

Les fortunes et revenus consolidés sont de 4 milliards.

Les épargnes et placements atteignent 4 milliards, dont partie en améliorations foncières et plus de moitié en placements mobilries.

Budget total de la France 3 milliards 1/2 au moins, sensiblement égal à l'épargne annuelle et à la fortune des riches, etc., etc.

On peut donc réduire tous ces milliards additionnés à 12 à 8, ou les élever à 24 milliards, comme on voudra. Pour nous, il n'existe que 8 milliards de produit net, plus l'entretien des producteurs qui doit entrer en ligne de compte à un certain point de vue concret, parce que la vie et l'entretien de l'homme sont le grand but du travail et de l'organisation sociale. Ou bien tout se réduit à 8 milliards de produit net et réel au point de vue de la richesse abstraite, si l'on ne fait pas plus entrer en compte

l'entretien de l'instrument humain, que celui de l'instrument mécanique ou animal de la production générale, entretien qui doit être compris dans le prix de revient de l'objet terminé, sous peine de double emploi.

Il résulte de ce résumé une conclusion évidente, c'est le mouvement perpétuel et forcé de la richesse et l'égalité dans ses évolutions, comme dans ses transmissions successives. Ceci égale cela, supprimez ceci et vous ruinez cela. Le but de tout travail social et individuel étant de nourrir, vêtir et abriter les humains, puis de conserver et de défendre les avantages acquis, pour cette opération multiple on peut distinguer 4 facteurs principaux:

1° Le travail agricole et industriel.

2° Le capital.

3° Le commerce.

4° L'intelligence scientifique, théorique, pratique, militaire et administrative.

Chacun de ces 4 facteurs, pour payer les autres, doit recevoir autant qu'il donne. Dans un pays qui serait supposé fermé, ou même dans un pays bien équilibré comme la France, les compensations se trouvent à peu près exactes. L'ouvrier agricole perçoit sa nourriture, plus la somme qu'il paie à l'industrie pour son entretien. De même, l'ouvrier industriel perçoit son entretien, plus le prix de la nourriture et des matières premières qu'il achète à la culture. Les services intellectuels, scientifiques et commerciaux se compensent de même. Tous paient au capital une somme sensiblement égale à l'aide qu'ils en ont reçue. Ces sommes sont-elles différentes, ou bien est-ce toujours la même? Cela pourrait se discuter. Quoi qu'il en soit, l'égalité doit exister entre elles. Et il en résulte un profit général, inégalement partagé, mais qui augmente la richesse commune, et qui est à l'avantage de tous.

Comme exemple de ce principe que les différents facteurs de la richesse se paient mutuellement des sommes égales, nous voyons dans Baxter (p. 73) et dans M. de Ludre (p. 294), que l'agriculture anglaise rend pour 4 milliards environ de produits et que l'industrie, les mines, etc., etc., en fournissent pour plus de 7 milliards et demi. L'écart est de 3 millards et demi; on doit donc trouver, et l'on trouve, en effet, au tableau du commerce une importation de denrées alimentaires et de matières premières agricoles de 3 milliards et demi, qui ramène l'équilibre. Car il faut toujours que l'équivalence s'établisse entre la production et la consommation industrielle et agricole, soit par la production intérieure, soit par la production étrangère importée, dans un sens ou dans l'autre. Toutefois, signalons, en passant, que le pays

exportateur de denrées alimentaires garde une certaine supériorité. Si, par une raison quelconque, il manque ses exportations, il perd de l'argent, mais vit en consommant ses denrées, tandis que l'Angleterre, par exemple, en temps de guerre, interrompant son commerce, ne pourrait pas consommer ses tissus, ses charbons et ses fers; elle mourrait de faim, si elle était réduite à ne pouvoir plus échanger ses marchandises et son or contre sa nourriture quotidienne.

De toutes les équivalences que nous avons signalées, ils résulte d'abord que les grosses fortunes sont en presque tous pays beaucoup moins considérables et nombreuses qu'on ne le pense; ensuite que l'idée du partage ou d'une répartition plus ou moins légale du capital et des fortunes privées arriverait à la destruction générale de toute notre prospérité, loin de profiter, ainsi qu'on feint de le croire parfois, à la classe des travailleurs manuels.

C'est exactement comme si tout le monde, en France, voulait manger sa part de bœuf dans l'année, désir qui serait pourtant aussi légitime que naturel. La France compte environ 11 millions de familles et possède un peu plus de 11 millions de bêtes à cornes, bœufs, vaches, veaux et taureaux. Si chaque famille consommait un bœuf, une vache ou un veau dans l'année, ce qui ne semble pas après tout constituer un luxe exagéré, il ne resterait plus une seule bête à cornes en France; l'agriculture et les campagnes seraient ruinées et par suite les villes également. On ne peut pas espérer que, même à prix d'or, il soit possible de réparer une telle perte, qui représenterait, à 500 francs par tête d'animal, 6 milliards. Disposerait-on de cette somme, que tous les pays du monde seraient impuissants à nous fournir 11 millions de têtes de gros bétail.

Comme succès des théories radicales, au point de vue économique et politique, on citera la République suisse, si riche et si prospère. Elle n'a pas, dira-t-on, d'aristocratie, financière ou autre, qui représente la classe improductive, regardée comme nécessaire pour consommer le surplus de la production sur la consommation. D'abord la Suisse, par sa situation et sa configuration géographiques, par sa neutralité, fruit de l'envie mutuelle des grandes puissances qui l'entourent, n'a ni forteresses, ni armée permanente, ni flotte à entretenir. En second lieu, un grand nombre de ses enfants vont chercher fortune dans les pays étrangers qui ont des classes improductives; enfin les beautés de la nature attirent en Suisse précisément toute la fleur de cette aristocratie opulente du monde entier qui s'empresse d'y répandre chaque année un nombre considérable de millions, sans réclamer en échange autre

chose que la nourriture, le transport et l'abri. La Suisse, sans avoir elle-même d'aristocratie, tire donc profit de celles des autres peuples, et là, comme partout, c'est la richesse de seconde main qui constitue une forte part des bénéfices nets de la nation.

On peut donc affirmer en toute sécurité de conscience, d'un côté de la Manche comme de l'autre, qu'il n'y a pas de classes spoliatrices, car celles qu'on désigne ainsi, loin de faire tort à l'ouvrier, lui sont nécessaires ou utiles, puisque leurs fortunes lui assurent un bénéfice annuel et certain.

Ce n'est pas d'ailleurs sans un amer découragement que nous voyons les circonstances les plus favorables et les efforts tentés pour améliorer la condition du travailleu rn'amener aucune amélioration durable. En Angleterre, les familles des mineurs dans les charbonnages ont gagné pendant une période assez longue, dit M. Leroy-Beaulieu, un salaire annuel s'élevant souvent jusqu'à 5 ou 6,000 fr. N'ayant fai taucune économie, ils ne s'en trouvent pas moins pauvres qu'auparavant, et aujourd'hui que l'industrie des mines, impuissante à supporter d'aussi lourdes charges, abaisse ses prix de main-d'œuvre, l'ouvrier se trouve dans le plus grand dénuement, et sa détresse le pousse de nouveau à la guerre contre les patrons. En France aussi, la diffusion de la fortune et de la propriété, comme l'enrichissement rapide de certaines catégories favorisées d'ouvriers agricoles et d'habiles artisans, ne paraissent pas avoir produit tous les bons effets qu'on était en droit d'attendre au point de vue des intérêts conservateurs.

Nous ne nous flattons pas assurément que des chiffres et des raisonnements suffiront à ramener à une plus saine appréciation des faits les prolétaires partisans des systèmes socialistes, ni les habiles de toute cette catégorie lettrée d'agitateurs politiques, assurés de gagner quelque chose aux troubles sociaux et à l'excitation des passions populaires. N'est-il pas utile pourtant de préparer et de mettre en lumière les arguments propres à défendre jusqu'au bout les vrais principes économiques et sociaux, et à prouver une fois de plus aux foules, dont on veut tromper la bonne foi, que ce n'est pas par des violences et des bouleversements qu'elles réussiront à améliorer leur sort?

Il pourrait paraître étrange qu'après avoir fait miroiter aux yeux tant de milliards en partie enflés ou fictifs et tant de richesses, en France comme en Angleterre, on ne donne pour conclusion à cette étude que la résignation des classes laborieuses dont une grosse part accomplit de pénibles travaux et subit de rudes épreuves ou des souffrances imméritées. Loin de nous la pensée de renoncer aux améliorations sensées et progressives qui se produisent d'ailleurs

partout où règnent le travail et l'économie. Mais, au point de vue scientifique et financier tout au moins, il est essentiel de commencer par établir la réalité des faits et la vérité des principes, et d'exposer le mécanisme nécessaire de la vie économique et sociale des grandes civilisations modernes.

Puisque ce sont les plus grossiers appétits comme les plus brutales passions qu'il s'agit de calmer et d'apaiser, pourquoi ne pas dire sans réticences et en restant sur le terrain des intérêts positifs, qu'il y a plus à gagner pour chacun dans l'ordre social actuel que dans tout autre connu jusqu'ici. L'écrivain anglais Buckle a dit, non sans raison : « L'amour de l'argent a inspiré beaucoup de bonnes choses en ce monde, » et plus encore de bonnes que de mauvaises, pourrait-on ajouter. Car s'il ne doit pas être le dieu de la terre, l'argent sert à tout, même à faire le bien.

NOAILLES, DUC D'AYEN.

APPENDICE

Le tableau de M. Baxter suggère naturellement l'idée d'en dresser un semblable pour la France. Malheureusement, les informations authentiques et irrécusables nous manquent. En dehors des gros chiffres et des grandes catégories, on est forcé de recourir aux appréciations et aux renseignements personnels, aux comparaisons et aux raisonnements fondés sur des assertions sans garanties satisfaisantes. Néanmoins il n'a pas paru inopportun de risquer sous toutes réserves la publication du tableau suivant, établi dans l'ensemble, d'après quelques données générales acceptées et, dans le détail, d'après des probabilités admissibles et suffisantes pour servir tout au moins d'éléments à la discussion, et d'avant-projet pour un travail analogue à celui de l'économiste anglais.

Revenu du Royaume-Uni d'après le tableau de M. Baxter.

Répartition des revenus en livres sterling et titulaires.	*Estimation des revenus en francs.*	*Total des revenus par classe.*
1o Gros revenus..............................		....
I. 8.500 titulaires au-dessus de 5000 l. st.	125.000 fr. et au-dessus.	0.126.157.000 l. st.
— — — —	—	3.153.925.000 francs.
II. 48.800 — — 1000 — 25.000 fr.	—	0.083.324.000 l. st.
— — — —	—	2.083.100.000 francs
2o Revenus moyens........................ —	—	0.087.723.000 l. st.
178.300 titulaires au-dessus de 300 l. st. 7.500 fr.	—	2.193.075.000 francs.
3o Petits revenus............................	—	....
I. 1.026.400 tit. au-dessus de 100 l. st. 2.500 fr.	—	0.110.950.000 l. st.
....	—	2.773.750.000 francs.
II. 1.497.000 tit. au-dessus de 60 l. st. 1.500 fr.	—	0.081.320.000 l. st.
4o Classe des travailleurs manuels.............	—	2.033.000.000 francs.
10.961.000 titul................................	—	0.324.645.000 l. st.
Total..... 13.720.000 titulaires.		8.116.125.000 francs.

Tableau des familles françaises jouissant d'un revenu quelconque sans commerce ni travail.

	Nombre des familles par catégories.	Catégories des revenus.			Total des revenus par catégories.
	90	500,000 fr. et au-dessus..			50.000.000
	200	300,000	—		65.000.000
	500	125,000	—		70.000.000
	1.000	70,000	—		75.000.000
	1.500	50,000	—		80.000.000
	8.000	30,000	—		250.000.000
	20.000	25,000	—		500.000.000
Total.....	31.290			Total.....	1.090.000.000
	30.000	12,000 fr. et au-dessus..			400.000.000
	45.000	7,500	—		350.000.000
	75.000	3,600	—		280.000.000
	100.000	2,500	—		260.000.000
	130.000	1,500	—		200.000.000
Total.....	411.290			Total.....	2.580.000.000
	2.000.000	100 à 1,500 fr.....			1.000.000.000
				Fonds de réserve.....	500.000.000
Total général des familles.....	2.411.290			Total général des revenus.....	4.080.000.000

Dans les très-grandes fortunes, il existe presque toujours une part de placement en valeurs ou fonds étrangers, ce qui diminue le chiffre des gros revenus purement français qui seuls doivent être comptés ici. La réciproque existe, du reste, à l'égard des autres pays. Beaucoup d'étrangers possèdent des rentes et des action françaises.

ENTRAVES A LA QUESTION MONÉTAIRE

Lettre à M. Dumas, *Secrétaire perpétuel de l'Académie des sciences, Président de la conférence monétaire de* 1875.

Monsieur le Président et savant confrère,

Nous avons été associés en janvier et février dernier à une conférence monétaire que vous présidiez, et dans laquelle vous n'avez pas paru désirer que la question scientifique prît trop de développement. Cette attitude de votre part m'a paru avoir son mauvais et son bon côté.

Le côté regrettable serait l'encouragement éventuel de cette tendance empirique qui se défie constamment des principes et qui croit tout résoudre par des expédients. Le double étalon monétaire, pratiqué comme il l'avait toujours été avec la libre fabrication des deux métaux, vient-il à recevoir quelque démenti éclatant dans les faits commerciaux par le désaccord entre la valeur des deux métaux : on cède à une force supérieure, on entrave la fabrication de celui des métaux précieux qui chasserait l'autre trop rapidement, on rend un des étalons boiteux (crippled), suivant l'expression récente d'un économiste anglais, M. Hendrick; mais on prétend avoir laissé la théorie intacte, ce qui a deux avantages, d'abord, celui de permettre un peu de blâme contre les partisans de l'étalon unique à qui les faits ont donné raison, ensuite la possibilité de dire que cette exemption passagère doit céder à ce qu'on appelle le *droit commun*, qui commence à être un peu, en Europe, le droit *exceptionnel*.

Quoi! céder au droit commun, si les faits qui ont motivé la mesure d'expédient s'aggravent? Oui, on nourrit l'*espérance*, et on s'ingénie à trouver quelque circonstance spécieuse destinée à expliquer la baisse de l'argent et laissant entrevoir je ne sais quelle chance de renverser une marche des choses accusée depuis quelques années avec une force croissante.

Voilà la conséquence fâcheuse de s'arrêter dans la discussion des principes et des faits qui les éclairent.

Le bon côté, d'autre part, de n'avoir pas trop creusé la question monétaire devant la conférence, c'est de n'avoir pas montré d'une façon incommode aux commissaires étrangers la division extrême des opinions dans notre pays, et cet abus des faits de révolution politique qui permet, en France, de considérer comme non avenu tout ce qui n'a pas été fait par les hommes du jour, si l'on me passe cette expression, lors même qu'il s'agit de ces questions où la politique n'a rien à faire. Il y a eu de 1867 à 1870, sous la direction de divers ministres et de divers membres du Conseil d'État des études approfondies et variées, sur la question monétaire. Une commission composée de savants et d'administrateurs nombreux dont vous faisiez partie, a émis son avis; les trésoriers payeurs généraux, les Chambres de commerce, le Conseil supérieur du commerce, après une longue enquête ont pensé, qu'il y avait lieu de sortir de la législation du double étalon.

Des événements politiques ont substitué au Gouvernement de 1868 à 1870 un Gouvernement nouveau, et les travaux économiques entrepris sans esprit de parti, semblent effacés comme l'institution politique. Ces travaux ont beau être confirmés par l'em-

prunt de diverses nations étrangères, et par la marche des choses qui rompt l'équilibre entre les deux métaux, on fait tout ce qui est possible pour en supprimer l'influence et pour isoler ceux qui peuvent soutenir encore les idées de réforme. Il peut être bon que tout cela n'ait pas été trop creusé en présence des commissaires étrangers, attendant la cessation d'une lutte entre les commissaires français pour expliquer leur propres idées.

Je me suis donc, pour ma part, résigné volontiers à n'émettre contre vos opinions, sur la situation monétaire actuelle que de simples réserves, au sein de la Conférence.

Cependant les droits de la vérité ne peuvent être prescrits. Un homme de science, même autre que la science économique, tel que vous, ne peut le vouloir; et je vous demande la permission maintenant que nos procès-verbaux sont publiés, de réfuter ce que vous avez cru pouvoir dire à la Conférence pour motiver l'attitude de scepticisme absolu que vous semblez vous proposer d'encourager chez l'administration française, en présence d'une révolution monétaire irréfragable, suivant moi, comme suivant plusieurs. Vous vous donnez à une multitude de questions si diverses, que je n'ose attendre de vous une réponse; mais j'espère que vous apprécierez la justesse de mes objections si vous prenez le temps d'y réfléchir.

Nous sommes en présence d'une baisse rapide et continue de l'argent, depuis 1873? Quoi de plus simple que d'en chercher l'explication au moins partielle, dans les faits continus de 1873 et des années suivantes? Ces faits sont la réforme de la législation monétaire, dans divers États de l'Europe et de l'Amérique du Nord, avec certaine augmentation de la production de l'argent fourni par les mines.

Mais vous n'aimez guère qu'on parle de la réforme monétaire et de l'adoption de l'étalon d'or, en Allemagne, dans les trois États scandinaves. C'est cette réforme que vous avez concouru à combattre, quoique moins vivement que d'autres personnes, en France avant 1870. Il ne nous plaît pas de la voir s'agrandir en dehors de nos frontières.

Alors qu'imaginez-vous? C'est à n'y pas croire. Vous servez d'avant-garde et d'arrière-garde à la fois à un de nos honorables collègues qui explique tout par des causes *momentanées*, et qui appelle de ce nom la démonétisation de l'argent en Allemagne, et le maintien du cours forcé dans plusieurs États du continent.

Vous ne qualifiez pas cependant, vous-même, de *momentanée* la démonétisation de l'argent en Allemagne; vous savez, sous doute trop bien, que cette démonétisation durera plusieurs années, et que sous elle, il y a quelque chose de *permanent*, qui est le rejet de

l'argent des ateliers d'un pays, qui en recevait annuellement, avant 1871, des quantités assez importantes. Cette situation n'est donc nullement *momentanée.*

Mais vous avez songé à la circulation fiduciaire dans quatre grands pays d'Europe, l'Autriche, la Russie, l'Italie et l'Allemagne; vous l'analysez en détail et vous l'évaluez à 7 milliards 700 millions en y comprenant l'Allemagne pour 1500 millions.

Vous semblez croire que cette vaste circulation fiduciaire est la cause de la baisse de l'argent, comme sa cessation sera le signal du relèvement de ce métal.

N'apercevez-vous pas tout d'abord en vous relisant que vous devriez écarter l'Allemagne de vos calculs? Ce pays a l'étalon d'or: quand il réduira sa circulation fiduciaire, il renchérira l'or et avilira d'autant plus l'argent. Ce n'est pas ce que vous attendez.

Quant au cours forcé établi en Autriche, en Russie et en Italie, il a été déjà observé que les dates ne semblaient pas en rapport avec l'influence que vous attribuez à ce cours forcé sur la baisse de l'argent. Mais quand on songe que le cours forcé date en Russie de 1859, et qu'il est plus ancien en Autriche, on se demande qui pourrait sérieusément y voir la cause d'une baisse de l'argent accentuée seulement depuis 1873. Et si le cours forcé en Italie n'a devancé cette baisse que de six ou sept ans, comment aurait-il pu encore y contribuer en faisant sortir d'Italie, comme il l'a fait, au moins autant d'or que d'argent?

Enfin par quelle énorme pétition de principe pouvez-vous insinuer que le cours forcé cessera bientôt en Autriche, en Russie et en Italie, et que cette cessation y fera hausser l'argent?

Où avez-vous vu que ces trois pays ont renoncé à faire rentrer l'or autant que l'argent dans leurs payements?

Vous ne pouvez ignorer par exemple que les encaisses de la Banque de St-Pétersbourg manifestent plus de tendances chez le gouvernement russe à l'adoption de l'étalon d'or qu'à toute autre solution.

Mais vous parlez de 3 milliards de *petites coupures* qui existent dans ces trois pays, pour parer à cette objection et insinuer que 3 milliards d'argent vont être bientôt nécessaires dans ces pays.

Petites coupures est aussi charmant qu'élastique. Mais si vous vouliez parler de coupures correspondant aux monnaies d'appoint dont nous avons six francs par tête, je vous conjurerais d'observer que l'Italie ne fera pas frapper de monnaie d'appoint nouvelle, quand elle sortira du cours forcé, puisqu'elle a la sienne, et que pour l'Autriche et la Russie la monnaie d'appoint qui leur sera nécessaire est d'un total infiniment plus rapproché de 300 millions que des 3 milliards, dont vous avez parlé.

Ce que vous vous êtes laissé aller à dire ou à répéter sur la circulation fiduciaire de l'Europe, comme cause prochaine du relèvement de l'argent, est donc une *fantasmagorie* véritable, et dans l'ordre des sciences dont l'étude vous a illustré, vous qualifieriez peut-être plus sévèrement une argumentation de cette nature.

Ne vous étonnez pas si depuis que vous nous avez administré ces perspectives de hausse pour la valeur de l'argent, une nouvelle baisse s'est produite. La moyenne du prix de l'argent était en 1874 de 58 pences 5/16. La moyenne de nos trois premiers mois de 1875 est au-dessous de 57 1/2. N'apercevez-vous pas qu'il y a aujourd'hui autant de distance de l'écu d'argent à l'or que du billon divisionnaire à l'écu d'argent? Et pouvez-vous comparer cette révolution accomplie en trois ans, aux anciennes variations, qui s'accomplissaient sur une échelle moindre et dans vingt ans de durée.

Toute commission examinant sérieusement la question arrivera à la conclusion suivante d'après moi : « à moins de la découverte d'une Californie nouvelle, toutes les probabilités sont pour la permanence de la baisse de l'argent. »

Vous êtes devenu, dans la Conférence monétaire, le patron de ce *nihilisme* qui dans notre pays piétine avec des apparences de dignité sur un terrain donné, en abordant trop timidement les solutions par lesquelles tant de peuples nous devancent, dans l'ordre des réformes non révolutionnaires.

Chargé d'occupations diverses et nombreuses, ayant eu, comme vous l'avez reconnu un jour au commencement de la conférence de 1875 peu de temps pour suivre des faits monétaires qui sont de plus en plus vastes et compliqués, vous êtes devenu sans le vouloir l'instrument de vœux rétrogrades. Mais du jour où vous ferez de cette question l'étude qu'elle mérite, du jour où vous y appliquerez la méthode scientifique qui vous a fait trouver le vrai dans d'autres domaines, j'espère que vous ne reproduirez pas un mot des assertions dont vous avez, dans le procès-verbal des conférences de 1875, assumé la responsabilité en ce qui touche la prétendue momentanéité des causes de la baisse de l'argent.

Il y a assez d'années que j'ai l'honneur d'être en collaboration avec vous sur la question monétaire pour que vous excusiez la franchise de mon langage. Et en faisant ce qui dépend de moi pour que vous ne laissiez pas arriver à la publicité de l'avenir des assertions comme celles que je viens de relever, je crois travailler et pour votre haute réputation et pour la dignité de la science, dont vous êtes un représentant éminent, même dans un domaine distinct de l'économie monétaire, au sein de notre conférence.

La science doit attendre souvent avec patience la fructifi-

cation des germes de vérité qu'elle est chargée de répandre. Mais elle ne doit à aucun prix se tirer de l'épreuve en acceptant des assertions d'une nature qui ne convient qu'a ses adversaires.

Ne faut-il pas éviter surtout des improvisations légères et regrettables dans des questions où la dignité de la France est intéressée par la longueur des études qu'elle a entreprises et par le rôle international qu'elle doit soutenir, et où les intérêts matériels du pays sont engagés aussi? Les circonstances permettent-elles à des spéculateurs quelques millions annuels de bénéfices sans détriment pour la société à laquelle ils apportent, sous forme d'argent, des valeurs dépréciées suivant toute apparence, d'une manière irrévocable et sans retour?

Quand vous serez convaincu de la faiblesse des considérations qui ont paru vous guider dans la dernière conférence monétaire, vous n'aurez qu'un moyen d'arrêter le préjudice résultant pour la fortune publique de la frappe de l'argent que vous avez favorisée. C'est de conseiller au ministère des finances, dont vous avez paru être l'organe, de ne pas user de la liberté de fabrication d'argent, comme on annonce que le Gouvernement belge se décide sagement à le faire (1).

Recevez l'assurance de ma haute considération,

Paris, 28 avril 1875. E. DE PARIEU,

Vice-Président de la Conférence monétaire de 1875.

LE

CONGRÈS DES COOPÉRATEURS ANGLAIS

TENU A LONDRES, DU 29 AU 31 MARS 1875

SOMMAIRE. L'insuccès de la coopération dans le sud de l'Angleterre. — Le professeur Thorold Rodgers. — Le capital et le travail. — Services rendus à la Société par les *Trade unions*. — Application de la loi de l'offre et de la demande au marché du travail. — Impossibilité pour les ouvriers de lutter plus longtemps contre les capitalistes. — La concurrence régulatrice de la valeur n'existe pas. — Il y a trop de boutiquiers. — La coopération productive. — La co opération est conforme aux lois de la plus stricte économie politique. — Situation de la coopération en Angleterre d'après le rapport du *Central Cooperative Board*. — Les Banques populaires en Allemagne, en Russie et en Italie; elles ne sont pas praticables en Angleterre. — Le capital et le travail au sein des sociétés coopératives de production. — Les spéculations sur les actions des sociétés coopératives. — La coopération internationale; rapports directs avec l'ordre des *Grangers* américains. — La coopération n'est pas à l'usage exclusif des ouvriers. — Les véritables principes de la coopération.

A l'issue du Congrès coopératif tenu l'année dernière à Halifax, et dont j'ai rendu compte à cette place, on décida que le prochain

---

(1) Voy. l'assertion dans ce sens de l'Exposé des motifs du projet récent pour la frappe de l'or dans les Pays-Bas.

Congrès aurait lieu cette année à Londres. Le but principal que l'on se proposait n'était pas de donner plus d'éclat à cette réunion, mais simplement d'imprimer une vigoureuse impulsion au mouvement dans le midi de l'Angleterre, où il est loin d'avoir la même importance que dans les comtés industriels du Nord.

Je ne sais si les heureux effets qu'on espérait seront la conséquence du Congrès tenu au *Cooperative Institut*, du 23 au 31 mars dernier; mais ce qui est incontestable, c'est que, dans ce milieu moins favorable, il a été loin d'avoir le même éclat qu'il aurait eu à Manchester, par exemple.

Les ouvriers, dont les intérêts les plus chers et l'avenir étaient en cause, ont laissé vide la tribune réservée au public, et la presse londonnienne n'a donné que des résumés fort écourtés qui n'ont même pas contenu l'analyse du rapport, cependant fort intéressant du *Central Cooperative Board*, ou conseil de direction de l'Union formée entre les principales sociétés coopératives d'Angleterre.

L'éloignement avait, en outre, produit son effet, puisque cette année il n'y avait que 150 délégués, représentant autant de sociétés, tandis qu'à Halifax, il y en avait 300.

Le président de la première séance, celui chargé de prononcer le discours d'ouverture, a été cette fois M. Thorold Rodgers, qui a été pendant cinq ans professeur d'économie politique à l'Université d'Oxford, où il a lui-même pris ses degrés.

C'est une habitude des coopérateurs anglais de charger de cette mission un homme qui, sans être étranger à la coopération, vive cependant en dehors du milieu où cette institution est l'objet d'une préoccupation constante. Il est probable que la première raison d'être de cette manière de procéder a été le désir de donner, par la présence d'un personnage connu, plus d'éclat aux réunions. Mais on n'a pas tardé à remarquer que de semblables hommes sortaient des lieux communs, et trouvaient souvent des aperçus nouveaux et ingénieux.

L'objet du discours de M. Rodgers a été de démontrer que la coopération est conforme aux lois de l'économie politique. Pour le remplir, l'orateur a commencé par l'exposition d'un certain nombre de lois économiques. La première a été celle de l'offre et de la demande comme moyen de constituer la valeur des produits créés par l'action combinée du capital et du travail. Puis est venue la théorie de la rente aux propriétaires du sol, qu'il a représentée comme la rémunération de la fertilité naturelle, ou, comme a dit Bastiat, de l'utilité gratuite, ce qui est une théorie étrange, surtout dans la bouche d'un homme qui, plus loin, s'est prononcé pour que la terre soit une propriété comme une autre.

M. Rodgers a ensuite abordé la question de l'antagonisme entre le capitaliste et le travailleur, antagonisme qui, selon lui, ne devrait pas exister, puisque le capitaliste est en fait un travailleur, et le travailleur un capitaliste. Le travailleur est un capitaliste, parce que, pour l'amener à l'âge où il peut rendre des services, il a fallu le nourrir : le plus pauvre enfant du workouse représente, arrivé à l'âge de 14 ans, une valeur de plus de 100 livres sterling. Le travailleur est encore un capitaliste, parce que son instruction technique représente du temps passé sans produire et des efforts intellectuels et physiques accumulés.

Le capitaliste est un travailleur, parce que la fonction de directeur d'industrie exige des efforts intellectuels considérables et une expérience qui ne s'acquiert qu'avec beaucoup de travail (1). L'action combinée de ces deux espèces de travailleurs et de capitalistes est incorporée dans un produit. L'une et l'autre ont contribué à la création de ce produit; elles ont l'une et l'autre droit à une part du prix obtenu en échange. Il est d'usage d'appeler la part du capitaliste : *bénéfice*, celle du travailleur : *salaire*, mais au fond ces deux rémunérations sont absolument identiques.

Seulement, on ne s'entend pas sur la répartition; l'employeur et l'employé sont deux associés qui se disputent sur un dividende, et sont malheureusement hors d'état d'interpréter le contrat qui existe entre eux, ou tout au moins de s'entendre sur les termes.

Autrefois, cette répartition était faite souverainement par l'une des deux parties. Les employeurs étaient les maîtres. Ils avaient à leur service la loi et la force qui en assure l'exécution. Ils s'en servaient pour maintenir le bas prix de la main-d'œuvre. Ce système a duré trois siècles, et finalement a échoué par la conquête qu'ont

(1) Quelque déférence que l'on doive à l'opinion d'un économiste aussi éminent que le professeur Rodgers, je me permettrai cependant de faire observer qu'il confond, en cette circonstance, sous le nom de capitaliste deux fonctionnaires différents de la production. Il est beaucoup de capitalistes qui ne remplissent pas la fonction de directeur d'industrie, tous les simples actionnaires d'une entreprise, par exemple. D'autre part, il est permis de supposer un directeur d'industrie très-capable, et il s'en trouve, qui ne soit pas capitaliste du tout. Lorsqu'un capitaliste est en même temps directeur, il remplit deux rôles, tout comme un ouvrier possesseur d'une action de l'usine où il travaille, tout comme un artisan ou petit industriel travaillant de ses mains et vendant ses produits, sont à la fois capitalistes et travailleurs, dans le sens qu'on donne ordinairement à ce dernier mot. Dans le dernier cas, il y a même réunion dans un même individu des fonctions de capitaliste, travailleur et directeur. Ce qui n'empêche pas ces fonctions d'être parfaitement distinctes, de pouvoir être séparées et de l'être de plus en plus, au fur et à mesure qu'avec la grande industrie, se généralise la division du travail.

faite les ouvriers du droit de se coaliser pour intervenir dans la fixation de leurs salaires.

M. Rodgers ne veut pas attaquer les *trade's unions;* elles ont deux justifications; elles n'ont été à l'origine qu'une application faite par les ouvriers des procédés dont avaient usé les employeurs pendant des siècles (1). D'autre part, les Unions de métiers ont plus contribué que toute autre institution à l'éducation sociale des ouvriers. La poursuite d'un but commun et la reconnaissance d'un même devoir, lors même que ce but serait illusoire et ce devoir une erreur, valent infiniment mieux que la vie sans but et sans devoir. D'un autre côté, les habitudes de discussion, d'administration et de gouvernement qu'entraîne forcément l'union des ouvriers, constituent une éducation qui peut être employée ensuite à d'autres objets. Il se peut que les ouvriers trouvent un meilleur moyen d'améliorer leur condition; mais les historiens économistes qui ne reconnaîtraient pas l'énorme influence qu'ont eue les Unions pour la solution de cet important problème social jugeraient avec une grande légèreté.

La question qui se pose devant les économistes et les hommes d'État n'est pas tant la recherche des meilleurs moyens pour produire la richesse, que celle du système le plus efficace d'arriver à ce que le bien-être soit le plus naturellement et le plus généralement répandu.

Le moyen employé pour empêcher le trop grand abaissement des prix consiste à diminuer l'importance de l'offre; mais, pour cela, il faut que le producteur ait une réserve qui lui permette d'attendre que la situation soit devenue meilleure. Cette réserve est aussi indispensable au travailleur qu'au capitaliste; c'est le système dont se servent les *trade's unions.* Mais ce système ne pourra pas toujours être employé, parce que, à un jour prochain, les ressources que l'union met entre les mains des ouvriers ne seront rien en comparaison de celles des capitalistes. Un phénomène, observé de nos jours, est celui de la diminution du nombre des capitalistes, en même temps que se produit l'augmentation des capitaux (2). D'où résultera prochainement, pour les ouvriers, l'impossibilité de lutter (3).

---

(1) M. Rodgers veut évidemment parler, non des *trade's unions* d'à présent, mais de celles de la première époque, qui pétitionnaient au Parlement pour le maintien des anciennes corporations et qui employaient la violence pour lutter contre les maîtres.

(2) En Angleterre, du moins.

(3) Je dois dire cependant que les hommes le plus au courant de la situation, non théoriquement, comme M. Rodgers, mais pratiquement, ne partagent pas son

N'est-il donc aucun moyen d'échapper à cette loi fatale en vertu de laquelle la production se concentre de plus en plus entre quelques mains et par suite de laquelle la distribution équitable de la richesse entre tous les membres de la nation se trouve empêchée? Ce moyen existe : c'est la coopération.

Le plus grand service que rende la coopération ne réside pas dans le fait qu'elle inculque des idées de prévoyance et d'économie aux ouvriers, ni dans la suppression d'un grand nombre d'intermédiaires inutiles, tout en assurant un service de distribution plus honnête; une usine coopérative ne se recommande pas seulement parce que le capital est fourni par les économies des travailleurs et parce que partout se trouve l'œil du maître: son grand avantage est de substituer, dans les rapports du travail et du capital, un système rationnel à un système imparfait.

La coopération a commencé par la distribution, par suite du désir que possède tout consommateur d'obtenir au plus bas prix

---

opinion sur l'impuissance des *trade's unions;* ils affirment au contraire que toutes les grandes luttes entre le capital et le travail ont pour conséquence, quel qu'en soit le résultat, et pourvu qu'elles soient bien engagées et bien conduites, d'augmenter la puissance des sociétés ouvrières. Ces luttes ne sont pas généralement soutenues par les seuls *unionistes*, mais par tous les ouvriers d'une profession, non-unionistes aussi bien qu'unionistes. Lorsqu'elles sont terminées, que la victoire ait été d'un côté ou de l'autre, les non-unionistes se souviennemt que leurs camarades appartenant à la société étaient, pendant la bataille, dans une situation d'aisance relative, et ils se font affilier. C'est ce qui est arrivé lors de la grève des mineurs gallois d'il y a deux ans, grève qui, contrairement aux affirmations des journaux, se termina au profit des ouvriers. D'ailleurs, si les ouvriers avaient été vaincus et la société détruite, comment pourrait-on expliquer la durée du récent *lock out*, qui a encore tourné au profit des ouvriers. Il arrive bien que les industriels exigent la dissolution des sociétés, mais c'est là une exigence souvent formulée depuis près de cent cinquante ans et qui n'a jamais abouti à aucun résultat. Il est certain, cependant, que la situation pourrait devenir tragique si, à un moment donné, *employeurs* et *employés, salariants* et *salariés* se trouvaient engagées dans deux formidables coalitions. Mais les hommes compétents dont je viens de reproduire l'opinion ne craignent pas cette éventualité: ils affirment que les grèves amèneront infailliblement le système de la participation des ouvriers aux bénéfices des entrepreneurs d'industrie ou d'agriculture. Ils montrent comme un acheminement l'adoption de plus en plus fréquente du procédé de l'examen des livres lorsqu'un conflit entre le capital et le travail est vidé par l'arbitrage : « Je ne puis payer davantage ou autant, » dit un employeur. « Fournissez-nous-on la preuve, » répondent les arbitres. L'examen des livres est d'ailleurs un droit conféré aux arbitres par la loi de 1872, qui a organisé l'arbitrage. L'examen des livres constitue pour les ouvriers le droit de discuter les bénéfices des patrons; de là à les partager, il n'y a qu'un pas. La participation ainsi entendue est évidemment un premier pas dans la voie de l'association. J'ajoute que cette transformation, dans laquelle ni la loi ni les magistrats n'interviendraient, n'aurait rien de contraire aux principes les plus stricts de l'économie politique.

possible des marchandises aussi pures que possible. En théorie, nous savons que c'est la concurrence qui règle le prix des marchandises, mais il faut reconnaître que partout où la coalition peut s'établir, la concurrence cesse. Or la coalition se produit souvent. Personne ne croit qu'il y ait réellement concurrence entre les trois ou quatre grandes compagnies qui possèdent les chemins de fer reliant Londres à Manchester. En réalité, les directeurs des grandes voies de communication s'entendent pour établir, d'un commun accord, les prix auxquels doivent être transportés voyageurs et marchandises. Dans l'industrie métallurgique, un ou deux grands producteurs, comme lord Dudley et M. Gathorne Hardy, établissent les prix du fer, et les autres suivent. En fait ce n'est que pour un nombre relativement peu considérable de produits que la valeur est établie par la concurrence. Dans le commerce de détail, il n'existe en réalité que peu ou point de concurrence dont le résultat soit de réduire les prix. La plus grande concurrence est celle qui consiste à s'enlever les acheteurs par le moyen de la publicité. Or, qui paye ces grands frais de publicité si ce n'est l'acheteur? Prenons un exemple : en Angleterre on peut fabriquer des livres à meilleur marché que dans tout autre pays, et cependant les livres y sont plus chers que partout ailleurs. Cela provient de ce que les frais faits pour porter l'existence des livres à la connaissance du public, égalent et même dépassent les frais d'établissement. Notre situation économique peut se définir ainsi : la production est de plus en plus à meilleur marché et la distribution de plus en plus chère. Les frais de cette distribution grèvent souvent la production d'un impôt de 100 0/0. Le fait est que l'Angleterre contient cinq fois autant de boutiquiers qu'il serait nécessaire et que c'est le public qui doit fournir à l'entretien de ces intermédiaires inutiles. Les commerçants eux-mêmes ont conscience de cette situation, la preuve en est donnée par l'agitation qu'ils ont entreprise contre la coopération. Le précédent gouvernement et probablement le gouvernement actuel ont reçu de nombreuses députations qui venaient protester contre l'association coopérative que les employés de l'administration ont établie entre eux, et demander qu'il fût interdit de dépenser l'argent du gouvernement ailleurs que chez les boutiquiers ordinaires.

Mais la coopération distributive n'est rien en comparaison de la coopération productive. M. Schultze-Delitzsch a établi celle-ci en Allemagne (1). A ce sujet M. Rodgers s'est livré à une virulente

(1) M. Rodgers a commis ici une erreur. M. Schultze-Delitzsch n'a pas établi la coopération productive en Allemagne. Tout au contraire, il a mis le système coo-

attaque fort surprenante dans la bouche d'un Anglais, contre ce qu'on appelle « les hommes pratiques » qu'il a qualifiés d'esprits étroits, ne se rendant pas un compte sérieux et réel des choses.

Pour entreprendre la coopération productive, il faut remplir diverses conditions. L'une d'elles est de posséder le capital nécessaire. Ce capital pourrait être facilement obtenu si les ouvriers voulaient y mettre un peu de zèle. Selon M. Hoyle, la dixième partie de l'argent annuellement dépensé en boissons alcooliques en Angleterre forme une somme plus importante que celle, cependant considérable, que possèdent les sociétés coopératives. La seconde condition à remplir, c'est la discipline, l'obéissance volontaire aux chefs élus. C'est là la grande difficulté à vaincre.

Une grande et utile application du système coopératif serait celle faite à l'agriculture. Mais, dans l'ancien monde, elle serait contraire aux traditions (1), tandis que dans le nouveau, toutes les tentatives faites ont été soumises à des idées particulières qui les ont viciées. Le professeur Rodgers a terminé son discours en disant qu'il n'a pas rencontré un seul homme recherchant le meilleur moyen d'établir une plus générale et plus équitable répartition de la richesse, qui ne fût partisan de la coopération, et en rappelant que l'objet qu'il s'était proposé en commençant son discours était de démontrer que la coopération est conforme aux plus strictes lois de l'économie politique.

A la suite de ce discours, le Congrès a voté les remercîments d'usage.

Dans la même séance, on a distribué le document le plus important, à mon avis, de ces congrès; c'est le rapport du *Central Cooperative Board*. Les renseignements que contient ce travail sont extraits du rapport de l'enregistreur officiel des sociétés, relatif à 1873. Ce qui prouve que, même en Angleterre, le Gouvernement a en main plus de moyens de faire de la statistique que l'initiative privée.

A la fin de 1873, il existait en Angleterre 1,292 sociétés enregistrés; 986 avaient fait connaître leur situation, c'est-à-dire 64 de

pératif au service de ces petits boutiquiers et artisans dont l'éminent professeur critique la trop grande abondance. C'est d'ailleurs, comme on le verra plus loin, ce qu'ont compris certains coopérateurs anglais qui combattent l'introduction des banques populaires en Angleterre.

(1) Ici encore il faut rectifier, du moins en ce qui concerne les pays autres que l'Angleterre; l'histoire, contrairement à l'affirmation de l'éminent professeur d'Oxford, nous apprend que, pendant des siècles l'agriculture a été pratiquée sur le continent européen par des associations.

plus qu'en 1872. De ces sociétés, 792 existaient en Angleterre, 188 en Écosse et 5 en Islande.

Voici d'ailleurs un tableau indiquant les chiffres des deux années et leur augmentation.

	1872.	1873	Augmentation.
Sociétés (Angleterre et Écosse).......	926	980	64
Membres..........	339.771	387.703	47.932
Capital............	76.668.300 fr.	87.824.050 fr.	11.155.750 fr.
Fonds déposés.....	9.287.775	12.443.750	3.155.975
Ensemble des capitaux............	85.956.075	100.267.800	14.311.725
Montant des ventes.	323.641.000	390.561.325	66.920.325
Dépenses..........	13.816.275	15.715.500	1.899.225
Intérêts des capitaux............	3.588.775	4.125.900	537.025
Ensemble des frais..	17.405.040	19.841.400	2.436.360
Dividendes aux acheteurs sociétaires..	20.575.900	22.850.225	1.274.325
Dividendes aux acheteurs non sociétaires............	508.050	567.550	58.500
Ensemble des bénéfices............	21.084.950	23.317.775	2.222.725

Une somme de 36,476,650 francs est représentée par des terrains et constructions où sont établis les magasins des sociétés.

Pour connaître le nombre réel des coopérateurs anglais et surtout leur proportion dans l'ensemble de la population, il faut multiplier le chiffre de 487,703 par 5, qui est le nombre de membres ordinaire d'une famille. Cela donne un total de 1,938,715 individus sur une population de 25 à 26 millions d'âmes. C'est-à-dire à peu près le treizième. D'ailleurs, d'après les tableaux officiels, le commerce des coopérateurs équivaut au quatorzième de la consommation totale de l'Angleterre. On comprend que les boutiquiers anglais se soient émus d'un mouvement qui a acquis une telle importance.

Les cinq sociétés irlandaises sont composées de 464 membres et possèdent ensemble un capital de 36,075 francs, et des fonds en dépôts ne dépassant pas 2,250 francs.

Pour connaître approximativement le nombre actuel des sociétés anglaises, il faut joindre aux 985 qui avaient envoyé leur rapport, 132 associations qui n'en avaient rien fait, plus 108 qui se sont fait enregistrer en 1873. Il faut déduire, en outre, 62 sociétés dissoutes, toujours en 1873. Telle est la raison duchiffre 1,292 indiqué plus haut.

En 1874, il y a eu 123 sociétés enregistrées, mais on ignore le nombre des dissoutes.

L'auteur du rapport du *Central Cooperative Board* s'est livré à un calcul de proportion fort intéressant. Il résulte de ce calcul que l'accroissement de la coopération en 1873 a eu lieu dans les proportions suivantes :

Nombre des sociétés.................	3,6 0/0
Nombre des coopérateurs............	14,1
Capital............................	24,3
Montant des ventes..................	12,9
Bénéfices...........................	19,8
Dividendes des acheteurs membres....	11,0
— — non membres.	11,7
Fonds déposés.......................	33,9

Détail à consigner : parmi les plus importantes sociétés coopératives de consommation anglaises, il en existe deux qui sont à l'usage spécial de la classe moyenne, ce sont : la *Civil service supply association*, fondée à Londres par des employés du gouvernement pour leur usage personnel, et qui maintenant vend à tout le monde, et la *New civil service supply association*, qui a la même composition. La première a vendu, en 1873, pour 20,485,525 fr., et la seconde pour 762,600 francs.

Ces deux sociétés diffèrent sur un point des associations coopératives ouvrières : elles ne font pas de bénéfices, ou du moins elles n'en font que juste dans la proportion nécessaire pour couvrir les risques prévus. Ce qui n'a pas empêché la première de constituer un fonds de réserve considérable. Cette différence dans la manière de procéder provient de ce que la coopération est regardée par les ouvriers comme un moyen de créer du capital, tandis que les membres des classes moyennes possèdent déjà ce capital.

Pour être complet, j'ajouterai que les deux coopérations bourgeoises ont plus jeté d'irritation dans le petit commerce que toutes les sociétés composées d'ouvriers, tant à cause de la nature de la clientèle qu'elles attirent, que par suite de la vente sans bénéfice, qui porte un préjudice plus direct aux marchands.

Il existe, comme je l'ai dit l'année dernière, des institutions générales de la Coopération, telles sont les deux sociétés d'achat et de vente en gros, ou *Wholesale societies*, la Banque industrielle de Newcastle, et la Compagnie d'assurance mutuelle des sociétés coopératives.

Le Wholesale Society d'Angleterre, dont le siége est à Manchester, et qui a des succursales à Newcastle et à Londres, se composait,

à la fin de 1874, de 461 sociétés de détail au lieu de 377, qui était le chiffre de 1873. Elle vendait, en outre, à 333 sociétés non actionnaires, ce qui faisait un total de 794 sociétés clientes. Son capital était de 1.523,250 francs, et les fonds qu'elle avait en dépôt de 4,956,300 francs. Le montant de ses ventes, pendant 1874, a été de 49,120,750 francs, et ses bénéfices de 517,625 francs.

La Wholesale écossaise est naturellement moins importante. Elle avait, toujours à la fin de 1874, un capital de 269,725 francs et des fonds déposés atteignant 888,725 francs; le montant de ses ventes avait été, pendant l'année, de 10,249,300 francs, et celui de ses bénéfices de 175,850 francs. Détail particulier : tandis que les bénéfices de la société anglaise augmentaient de 1873 à 1874, ceux de la société de Glascow diminuaient, malgré l'extension des affaires. Ce résultat a été attribué à l'insuffisance de la direction.

La Wholesale de Manchester, malgré la loi sur les sociétés coopératives, qui ne le lui permet pas, remplit aussi l'office de banquier pour le compte des sociétés de détail. Elle a fait de ce chef pour 173,963,475 fr. d'affaires en 1874.

La Banque industrielle de Newcastle, fondée par M. Rutherford, dans le but spécial d'employer les capitaux des sociétés de consommation à la commandite des sociétés de production, a fait, en 1874, pour 88,755,950 fr. d'affaires, c'est-à-dire pour 31,030,250 fr. de plus qu'en 1873.

La Société coopérative d'assurances a garanti aux autres sociétés une valeur de 10,842,340 fr.

Pour tirer la philosophie des chiffres ci-dessus, je dirai que les coopérateurs anglais, en 1873, ont obtenu pour une somme de 19,841,401 fr., comprenant le salaire des employés et l'intérêt des capitaux, un service de distribution, qui avec le commerce ordinaire leur eût coûté 43,159,174 fr. Il n'est pas besoin de démonstration théorique des avantages de la coopération en face d'un semblable fait.

Il existe en Angleterre des sociétés coopératives de production. Seulement le plus grand nombre s'est constitué sous la forme anonyme et non sous la forme appelée coopérative par la loi. Celles de ces sociétés qui ont pris la forme coopérative proprement dite sont peu nombreuses. En 1873, il n'y en a eu que 16 (13 en Angleterre et 3 en Écosse) qui aient envoyé leurs rapports, et, sur ces 16 sociétés, une, celle de Rochdale, entrait pour 4,849,175 fr. dans le montant total des ventes des 13 sociétés anglaises, lequel était de 5,709,775 fr. Sur les 865,609 fr. qui restaient, plus de la moitié appartenait à l'association des imprimeurs de Manchester. Il existe une société de production en Irlande, son capital était, au 31 décembre 1873, de 23,725 fr.

Quant aux sociétés productives qui ont adopté la forme anonyme, le rapport ne donne aucun renseignement sur leur compte. Elles sont même vues d'un mauvais œil, je dirai tout à l'heure pourquoi. Tout ce que l'on en dit, c'est qu'elles sont, en général, prospères et que l'une d'elles, la fabrique de machines à vapeur d'Ouseburn, a fait, en 1373, pour 2,459,700 fr. d'affaires.

Il existe, d'autre part, trois sociétés minières dont on n'a pas fait connaître la situation.

La première discussion qui ait eu lieu a porté sur la question des banques populaires, système allemand. M. Walter Morison a lu un travail dans lequel étaient exposés les résultats obtenus en Allemagne par ces institutions, résultats empruntés au dernier rapport de M. Schulze-Delitzsch. De ce rapport, il résulte qu'en Allemagne, Autriche et Luxembourg, il n'existe pas moins de 2,409 banques populaires. 834 de ces banques sont en rapport avec l'institution centrale dont le siége est à Postdam et ont communiqué leur rapport à celle-ci.

Ces 834 sociétés de crédit se composaient, à la fin de 1873, de 399,741 membres, leur capital général, y compris les fonds de réréserve, était de 95,744,300 fr. ou environ 250 fr. par associé. Les fonds en dépôt étaient de 350,325,425 fr.; enfin leur chiffre d'affaires, en 1873, a atteint le total formidable de 2 milliards 563,213,275 fr., ce qui a donné un bénéfice net de 7,741,550 fr.

M. Morison a ensuite expliqué le principe sur lequel reposent les banques populaires allemandes, principe qui est celui de la responsabilité et de la solidarité indéfinies, chaque membre étant responsable sur tout son avoir de la totalité des dettes de la société.

Pourtant, malgré tous les avantages de ces institutions, M. Morison ne croit pas qu'elles puissent être introduites et acclimatées en Angleterre. Le motif qu'il donne est que la raison d'être de ces banques est de venir en aide à la petite industrie ; or, la petite industrie n'existe presque plus en Angleterre, et ce qui en reste tend à disparaître.

Je crois qu'il faut, à cette première raison, en joindre une seconde, qui n'a pas été énoncée, mais qui s'est laissé deviner : les banques populaires peuvent être éminemment utiles au petit commerce. Mais le petit commerce est justement l'institution que la coopération de consommation se propose de détruire et de remplacer, et il ne serait pas intelligent de fournir une arme à son ennemi.

Quelques membres du congrès et notamment le fondateur à Londres d'une banque analogue aux banques allemandes ont essayé de combattre cette opinion, disant qu'il fallait que les ouvriers

pussent placer leurs économies quelque part. Il leur a été répondu que les sociétés coopératives de distribution remplissent dès à présent l'office de banque pour leurs membres et qu'elles se chargent de placer et de faire valoir les épargnes. En conséquence, le congrès a adopté une résolution portant, en substance : que, tout en admirant les efforts faits et les résultats obtenus en Allemagne, l'assemblée ne croyait pas que le système fût applicable en Angleterre.

Un Russe, M. Firsoff, a ensuite donné lecture d'un mémoire sur l'introduction en Russie des banques populaires, système allemand. Ces banques sont actuellement dans ce pays au nombre de plus de 200 et en pleine prospérité. Toutefois, les renseignements détaillés fournis par M. Firsoff ne se rapportent qu'à l'année 1872. La première banque populaire russe fut établie en 1866, dans le gouvernement de Kostroma, par un grand propriétaire foncier, M. Zouguininn, qui fournit les premiers fonds. Beaucoup des banques fondées depuis l'ont été grâce au concours des municipalités électives récemment établies en Russie, lesquelles ont le droit d'emprunter et de prêter. Le mouvement fut d'abord lent ; les paysans heureux et fiers de leur nouvelle liberté, et, en même temps, ignorants, étaient défiants envers toute institution d'origine allemande, et voyaient dans les banques populaires un moyen détourné, imaginé par les nobles, pour rétablir la servitude. Une association se forma par l'initiative du prince Vassiltchisoff, pour combattre ce préjugé par des conférences populaires. Cette campagne réussit, et, à la fin de 1872, c'est-à-dire six ans après la première tentative, il existait en Russie 101 banques populaires, se composant de 10,403 adhérents et possédant un capital général de 188,000 roubles, ou 752,000 francs. Les fonds déposés atteignaient le chiffre de 309,469 roubles, ou 1,237,776 francs. Enfin, le total des sommes prêtées aux membres pendant l'année 1872 a été de 1,100,000 roubles, ou 4,400,000 francs, et le bénéfice de 43,127 roubles, ou 172,608 francs. Ces banques prêtent en moyenne à 12 0/0, taux qui paraîtrait élevé dans d'autres pays, mais qui ne l'est pas en Russie, où l'intérêt des sommes prêtées aux paysans est parfois de 100 0/0 (1).

M. Firsoff a fait ressortir avec un certain orgueil national, en comparant les chiffres, que les résultats obtenus en Russie, pendant les six premières années de l'existence des banques populaires,

(1) En Allemagne aussi le taux auquel prêtent les banques populaires est généralement assez élevé.

ont été plus importants que ceux obtenus en Allemagne pendant le même laps de temps (1).

Pour en finir avec cette question des banques, je dirai que M. Viganò, de Milan, avait adressé au congrès une lettre dans laquelle il annonçait le prochain envoi de son rapport sur les banques populaires italiennes. Ces banques diffèrent des banques allemandes en ce qu'elles ont adopté la forme anonyme et la limitation de la responsabilité de chaque associé à son apport. Elles étaient, à la fin de 1873, au nombre de 133 et leur situation était des plus prospères. Leur capital atteignait 63,356,466 francs; leurs fonds en dépôt 171,475,657 francs; leurs fonds de réserve 18,058,518 fr. Enfin, leurs bénéfices pendant cette année 1873, ont été de 10,480,348 francs.

Il s'est engagé ensuite une véritable bataille sur un sujet qui avait déjà été abordé l'année dernière. Il s'agissait de la situation réciproque du capital et du travail au sein des associations coopératives de production. Dans la plupart des sociétés de production qui existent en Angleterre, principalement dans les moulins à farine, les capitaux sont fournis par les sociétés de consommation. Un certain nombre de ces sociétés compose une *fédération* qui établit un moulin ou une usine à la tête de laquelle se trouve placé un directeur qui traite les ouvriers comme le ferait un industriel ordinaire, ne leur payant que leur salaire, s'efforçant de réduire le

(1) Le fait qu'a signalé M. Firsoff ne semble pas devoir être un argument en faveur du peuple russe. Dans un dîner entre amis de la coopération, nous parlions du succès des banques populaires en Allemagne, en Italie et en Russie, et de leur insuccès en Angleterre et en France. J'exprimai l'opinion que la réussite des banques populaires tenait au milieu social. Dans les pays et dans les villes où l'on se connaît bien les uns les autres, comme dans les petites cités allemandes, on peut constituer avec discernement des sociétés dont tous les membres peuvent répondre les uns pour les autres. Déjà, en Italie, pays de civilisation plus avancée, les sociétés de crédit ont dû adopter la forme anonyme qui limite la responsabilité de chacun. Dans certaines villes d'Angleterre ou de France, le système serait encore applicable; mais à Londres ou à Paris, à Manchester ou à Lyon, villes dans lesquelles les gens qui se coudoient tous les jours ignorent leur situation respective, les sociétés de crédit mutuel sont, sinon impossibles, du moins difficiles à faire vivre. M. Firsoff, alors, nous expliqua qu'en Russie les paysans, membres des banques populaires, connaissent fort bien la position les uns des autres, et sont, par conséquent, en état d'apprécier la valeur des raisons données par les sociétaires à l'appui d'une demande d'emprunt, ainsi que les garanties qu'ils présentent. La situation plus prospère des banques russes pourrait fort bien tenir à un état moins avancé de la civilisation, qui a ses inconvénients en même temps que ses avantages. De même, par suite, s'expliquerait le succès de ces institutions en Allemagne et en Italie, et leur insuccès en France et en Angleterre.

plus possible ce salaire et gouvernant d'une manière absolue. On a vu des ouvriers de sociétés coopératives se mettre en grève.

Cette manière de procéder, employée par des ouvriers envers d'autres ouvriers, devait soulever des réclamations. A coup sûr, elle est contraire au sentiment de ceux qui voient dans la coopération un moyen de supprimer le salariat. Ces hommes, détail bizarre, se rencontrent principalement parmi les membres de la classe bourgeoise et littéraire qui portent intérêt au mouvement. Des protestations ont été formulées, et finalement un système a été proposé, par lequel les ouvriers employés dans les établissements de production appartenant aux sociétés de consommation, devront participer aux bénéfices de l'entreprise et prendre part à la nomination des directeurs. Ce système fut approuvé l'année dernière à Halifax, ce qui n'a pas empêché la *Wholesale Society* de Manchester de ne pas l'appliquer dans les deux fabriques de souliers et de couvertures qu'elle a établies. Le congrès de cette année s'est prononcé dans le même sens que le précédent.

Une autre discussion très-vive, se rattachant à la première, a eu lieu au sujet des spéculations et des véritables jeux de bourse auxquels ont donné lieu les actions de sociétés de production fondées à Oldham sous la forme de sociétés anonymes. Le seul côté que ces sociétés, qui d'ailleurs réalisent de beaux bénéfices, aient de coopératif, est le bas prix de leurs actions, dont la valeur est d'une livre sterling ou 25 francs. Il en résulte que des ouvriers peuvent devenir souscripteurs ou acquéreurs de ces actions. Des sociétés ont été créées rien que pour permettre aux fondateurs de vendre leurs actions à prime. Le congrès en cette circonstance, comme dans la précédente, a donné raison au *Central Cooperative Board* et a désapprouvé les spéculations.

Après la lecture d'un certain nombre de mémoires, la parole a été donnée, le troisième jour, à M. Worrall, pour traiter la question de la coopération internationale. M. Worrall est un Américain de la Nouvelle-Orléans, envoyé par la branche de l'Ordre des *Grangers*, qui existe dans la vallée du Mississipi. Cet orateur a d'abord établi que, grâce à l'accumulation des capitaux et au perfectionnement de l'outillage, la production augmente chaque jour en Angleterre sans qu'il soit nécessaire d'augmenter le nombre des bras employés. Bientôt, il y aura surabondance de bras et de production, les capitalistes feront alors la loi d'une façon absolue aux travailleurs, à moins cependant qu'on ne trouve de nouveaux champs d'écoulement pour l'industrie anglaise. Un de ces nouveaux champs se trouve dans la vallée du Mississipi qu'habite une population exclusivement agricole, aussi nombreuse que celle de l'An-

gleterre proprement dite, c'est-à-dire de 23 millions d'âmes, population en majeure partie d'origine anglaise, parlant par conséquent l'anglais, ayant des habitudes anglaises et consommant des produits anglais. L'importance de cette contrée comme marché ne peut que s'accroître puisqu'elle est grande comme toute l'Europe occidentale et qu'elle doit voir sa population augmenter.

Dans la vallée du Mississipi, la question de la répartition de la richesse est aussi la grande question. Elle se complique de la question des transports. Les transporteurs prennent pour prix de leurs services jusqu'aux deux tiers du prix de vente des blés et du coton. En présence d'un tel état de choses, deux millions et demi d'agriculteurs se sont groupés et ils viennent proposer aux coopérateurs anglais l'établissement d'échanges directs. Une société mixte est en ce moment en formation. En tête de la partie anglaise figurent les hommes les plus éminents et les plus estimés de la Coopération. Le meilleur emploi que pourrait faire la nouvelle société des capitaux qu'elle va recueillir, consisterait à profiter de la baisse sur le prix des vaisseaux pour en acheter deux, qu'on nommerait le *Coopérateur* et le *Granger* ou *Patron de l'Agriculture*. Avant trois ans, assure M. Worrall, il faudrait à la société douze vaisseaux; elle peut devenir la plus grande exportatrice de coton, les associés formant la majorité des producteurs de ce textile dans la vallée du Mississipi. Au retour, les vaisseaux transporteraient en Amérique les produits industriels des coopérateurs anglais.

Le second jour du congrès a été marqué, comme le premier, par un discours présidentiel, prononcé par M. Thomas Hughes, ancien membre du Parlement, qui n'a pas été réélu par suite des efforts des boutiquiers électeurs, coalisés contre lui parce qu'il était partisan de la coopération.

M. Hughes a déclaré que toutes les semaines on entend parler de quelqu'un qui, en Angleterre ou en Amérique, a introduit, dans un établissement industriel, le système de la participation des ouvriers aux bénéfices. On ne se doute pas généralement, a-t-il dit, de l'extension qu'a acquise ce système. La coopération, selon cet orateur, contient en elle le germe d'une complète transformation sociale. C'est un tort de croire qu'elle soit à l'usage exclusif des ouvriers. Elle appelle, au contraire, tout le monde et d'une façon particulière les membres des classes moyennes. Elle entre dans la phase de la production, et il faut pour diriger l'industrie telle qu'elle est organisée actuellement, une instruction technique, une éducation et une discipline d'esprit que ne peut pas posséder un ouvrier, si grandes que soient son intelligence et son expé-

rience. La fonction de directeur des établissements coopératifs de production doit donc échoir aux hommes qui, dans leur jeunesse, ont eu le loisir d'acquérir par principes les connaissances nécessaires, c'est-à-dire aux membres de la classe moyenne.

Une condition à remplir par les membres des sociétés coopératives de production, c'est l'établissement d'une exacte discipline et l'obéissance volontaire aux chefs élus. C'est parce que cette condition a été méconnue que les sociétés minières n'ont pas donné tous les résultats qu'on en attendait.

Le gouvernement conservateur vient de donner une preuve d'intelligence en nommant au poste d'enregistreur des sociétés l'homme le plus capable de le remplir, mais qui avait contre lui le fait d'appartenir au parti libéral avancé, M. J. M. Luddlow.

M. Hughes a terminé en invitant le Congrès à voter le nouveau projet d'Union générale que proposait le Comité central.

Les considérants de ce nouveau projet rappelaient le plan de campagne de la coopération, qui consiste en ceci : 1° établir d'abord des sociétés de distribution et, grâce à elles, réunir des consommateurs et des capitaux; 2° centraliser l'action de ces sociétés par la création de sociétés d'achats en gros; 3° instituer des usines pour la fabrication des produits que consomment les coopérateurs.

Les deux premières parties de ce plan sont dès à présent réalisées; on en est à la troisième, qui présente des difficultés. La principale de ces difficultés consiste dans la méconnaissance des vrais principes par ceux qui veulent que tous les bénéfices de l'industrie coopérative aillent aux capitalistes. Il importe, en conséquence, de formuler les véritables principes de la coopération, principes que seront tenus d'adopter toutes les associations qui voudront entrer dans l'Union. L'article 1er des nouveaux statuts porte que l'Union a pour objet de provoquer la pratique de la sincérité, de la justice et de l'économie dans la production et l'échange par l'emploi des moyens suivants :

1° Par l'abolition des fraudes et des falsifications de toutes sortes qui existent dans le commerce.

2° Par la conciliation des intérêts du travailleur, du capitaliste et du consommateur.

3° En empêchant la déperdition de forces qui résulte de la concurrence anarchique.

Le Comité central est chargé de prononcer l'admission dans l'Union des sociétés qui se conformeront à ces principes.

Parmi les questions dont s'est occupé dans le courant de l'année le *Central Cooperative Board* se trouve la création d'une chambre de commerce coopérative destinée à conseiller et à renseigner les

sociétés coopératives dans leurs opérations. Il a été question également d'une fédération entre les sociétés minières; enfin, de la rédaction d'un projet de loi qui sera proposé dans la prochaine session du Parlement et dont l'objet est d'améliorer la situation légale des sociétés.

Voici, pour terminer, de quelles ressources a disposé le Comité central, pour l'accomplissement de sa mission de propagande en 1874. Il a reçu, de 369 sociétés, composées de 198,170 membres, une subvention totale de 37,170 fr.

Le Congrès s'est séparé après avoir voté des remercîments aux présidents et aux visiteurs. Il a choisi Glascow, comme lieu de réunion du prochain Congrès. Il rencontrera certainement dans la métropole écossaise moins d'indifférence qu'à Londres.

CHARLES-M. LIMOUSIN.

LA PERSE

SES PRODUCTIONS. — SON INDUSTRIE. — SON COMMERCE.

En présence de la stagnation générale des affaires qui laisse improductives des sommes immenses, on éprouve le besoin de chercher à l'extérieur des débouchés nouveaux pour nos produits manufacturés, et des placements assurés et lucratifs pour nos capitaux qui font tous les jours des pertes considérables, par suite du chômage de l'industrie et du commerce.

La Perse, quoique relativement peu éloignée de nous et pouvant nous ouvrir de nouvelles sources de richesse, est cependant laissée à l'écart faute d'être exactement connue. Dire ce que vaut ce pays encore inexploité, montrer les immenses richesses de son territoire, telles que nous les a fait connaître une étude consciencieuse de plusieurs années, c'est rendre, nous l'espérons, un service d'autant plus grand à nos capitalistes et à nos industriels, que ce royaume est destiné, quoi qu'on puisse faire, à devenir dans quelques années le trait d'union qui reliera l'Europe aux Indes et à la Chine, et que la récolte la plus riche dans les bénéfices de cette transformation appartiendra aux premiers arrivés.

La Perse est située entre le 42e et le 61e degré de latitude et entre le 26e et le 39e degré de longitude. Sa largeur du Nord au Sud, c'est-à-dire de la Caspienne au golfe Persique, est d'environ

treize cents kilomètres, et sa longueur de l'est à l'ouest, de l'Afghanistan à la frontière turque, d'environ deux mille kilomètres, ce qui donne une superficie de plus de deux millions et demi de kilomètres carrés, dont une très-grande partie, il est vrai, est occupée par de vastes déserts.

Le gouvernement de la Perse est le despotisme militaire pur; le schah dispose à son gré de la vie et des biens de ses sujets, et les gouverneurs des provinces jouissent à titre de délégués de la plénitude des pouvoirs souverains dans toute l'étendue de leur juridiction. Ils peuvent emprisonner, battre et mettre à mort qui bon leur semble; leur autorité, comme celle du schah, n'est limitée que par les coutumes qui tiennent lieu de règlements politiques, barrières bien impuissantes contre l'arbitraire. La meilleure sauvegarde des administrés est l'avarice, le besoin continuel d'argent qui tourmente les gouverneurs. Nommés pour un temps limité et à la recommandation de personnes influentes de l'entourage du schah, dont ils achètent l'appui au moyen de sommes énormes dont ils doivent d'abord se rembourser, poussés aussi par le désir de faire fortune, ils ne recherchent les délits que pour en faire le prétexte d'amendes plus ou moins considérables qu'ils encaissent à leur profit. La peine de mort, infligée souvent pour des vols simples, n'atteint guère que les hommes trop pauvres pour se racheter; aussi les sentences des gouverneurs et de leurs subordonnés manquent-elles toujours de cette sanction morale qui accompagne les arrêts de nos tribunaux.

On estime à huit millions d'âmes la population de ce royaume; elle se compose de musulmans descendants des anciens Guèbres convertis par les Arabes, de Guèbres ou Perses restés sabéens, dont le chiffre n'est guère que de quelques milliers, vivant sous la protection anglaise, d'environ trente-deux mille Arméniens tant catholiques que schismatiques, d'à peu près cent mille Chaldéens catholiques ou nestoriens, d'un nombre égal de Kurdes tant musulmans que yezedis, c'est-à-dire adorateurs de Satan, ange égal à Dieu même et son rival. L'intérieur du pays est presque plat, et à peu près complètement déboisé; on ne trouve de forêts que dans les provinces Caspiennes, du Ghilan et du Mazendéran et sur les montagnes qui séparent la Perse de la Turquie, du centre de l'Asie et l'Afghanistan. En dehors de ces points éloignés, il n'existe guère, en fait de bois de construction, que des peupliers plantés exprès dans des enclos arrosés ou tout autour des villages. Par le fait de ce manque d'arbres, les pluies sont très-rares, presque nulles en été, les froids plus rigoureux et les chaleurs plus intenses que dans les contrées de l'Europe situées dans les mêmes latitudes. La vaste

étendue de la Perse produit une grande variété de climats. Dans le nord, à Tabris, à Téhéran, à Meehched, la neige tombe à la fin de novembre et couvre la terre jusqu'au mois de mai, tandis que les contrées qui bordent le golfe Persique et que les indigènes appellent du nom caractéristique de terres chaudes, sont constamment brûlées par un soleil ardent; c'est ce qui fait que l'on trouve réunis sur son territoire les plantes et les fruits de l'Europe et de l'Asie, depuis la pomme jusqu'à la datte.

Le sol varie de nature et de qualité, selon les provinces; il est plus ou moins compacte; mais, partout il produit abondamment, dès qu'il peut être arrosé. Aussi sa valeur dépend-elle à peu près uniquement de la quantité d'eau qui lui est affectée et, presque toujours, la perte de cette eau par une cause quelconque entraîne l'abandon de la propriété.

Le blé lui-même ne donne de récolte assurée que dans les terrains arrosables. Il est probable, cependant, que la neige qui tombe chaque année avec abondance dans le nord et dans le centre du royaume suffirait à la végétation des céréales si la terre était suffisamment ameublie, mais l'outillage agricole est on ne peut plus défectueux; la charrue, de forme toute primitive, quoique attelée de plusieurs paires de bœufs ou de buffles, effleure à peine le sol, la couche de terre labourée est si mince qu'il suffit de quelques jours de grande chaleur pour la dépouiller de toute l'humidité qu'elle avait emmagasinée au printemps. La simple introduction de bonnes charrues et de bonnes méthodes agricoles vaudrait à la Perse une augmentation considérable de richesse. En l'état actuel, l'acquisition et la conservation de l'eau sont la constante et presque l'unique préoccupation du propriétaire persan; les ruisseaux, les petites rivières elles-mêmes sont barrés à leur source et complètement desséchés pour servir à l'arrosement des campagnes; leur possession est souvent entre plusieurs villages une cause de procès ruineux, et quelquefois même le motif de collisions sanglantes.

Les amendements, objets en Europe des soins les plus minutieux, sont presque inconnus en Orient. Les persans, sauf ceux d'Ispahan, dont les cultures sont les plus belles du royaume, répugnent à l'emploi des engrais humains; quant à ceux des étables, comme par suite du manque de bois on les transforme en combustible, il n'arrivent à la terre que sous forme de cendres, après avoir perdu la plus grande partie de leurs qualités fertilisantes.

On trouve en Perse :

De la soie, de la laine, de l'alpaga, du coton, du chanvre, du lin, du formium, de l'indigo, de la garance, du safran, du safranum, de la noix de galle, des pommes,

des poires, des pistaches, des olives, des raisins ordinaires et des raisins sans pepin, tous les fruits de l'Europe et, enfin, des dattes et des oranges, du ricin, du sésame, du tembeki, ou tabac de Narghili, de l'opium, de la casse, de la manne, du sené, de la noix vomique, de la gomme adragante, de la gomme ammoniaque.

Mais de tous ces produits, il n'y a guère de cultivé sur une certaine échelle que la soie, les raisins, quelques fruits, le tembéki et l'opium.

La soie grège, qui forme la branche la plus importante de l'exportation persane, se récolte dans les provinces caspiennes du Ghilan et du Mazenderan et dans le Khorassan, mais principalement dans le Ghilan. Ce dernier pays formé de terrains bas délaissés par la mer, qui tend à se retirer de plus en plus, et couvert de vastes forêts, jouit d'un climat constamment tiède, mais excessivement humide; des pluies continuelles font de toute la contrée un vaste marais impraticable à tout autre qu'aux indigènes. Le besoin de préserver le ver à soie de l'humidité a fait prendre l'habitude de construire les magnaneries sur des pieux de deux mètres de hauteur qui les isolent complètement du sol naturel. Ces magnaneries sont de petites chaumières ayant la forme de carrés longs, sans fenêtre ni cheminée, dont les deux extrémités à peine closes par des toiles laissent pénétrer avec le jour un air saturé d'humidité.

Le précieux insecte est là à peu près comme en plein air, à peine garanti de la pluie, et c'est à cette mauvaise hygiène qu'on doit attribuer la lenteur de son développement et la qualité inférieure de ses produits. Les Persans, comme les Turcs, donnent à leurs élèves les branches de mûrier chargées de feuilles, système qui, en laissant au ver plus d'air et d'espace évite les délitments, mais n'est praticable que pour de petites éducations.

Le climat et les usages du Mazenderan sont à peu près ceux du Ghilan; le Khorassan, au contraire, est un pays sec, aride, un vrai désert au milieu duquel, de distance en distance, apparaissent, comme autant d'oasis, des villes et des villages entourés d'une étroite zone de terre cultivée. Les cocons de cette contrée sont préférables à ceux des provinces caspiennes; les plus remarquables proviennent de Nichapour, petite ville située à quatre journées de marche en avant de Mechched et de Turbet, autre ville à quatre ou cinq journées au-delà, dans la direction d'Hérat. Le ver du Khorassan est très-vigoureux, et transporté au Ghilan au moment où la maladie avait presque détruit la race indigène, il donna d'assez bons résultats, tandis que le ver du Japon succomba. L'infériorité de la soie de la Perse est surtout le fait de la mauvaise organisation des filatures, et l'introduction des procédés perfectionnés

de l'Europe doublerait au moins sa valeur; l'entreprise vaut la peine d'être essayée, il s'agit d'un bénéfice de plusieurs millions de francs réalisable à peu de frais.

Avant l'invasion de la gattine, d'après les renseignements directement fournis à l'auteur par le ministre des finances de Perse (1), la production générale des soies s'élevait à 13 ou 14,000,000 kilogrammes, dont 800,000 étaient vendus sur place au prix de 40 fr. le kilogramme; le reste servait à confectionner une étoffe grossière, mais très-solide, dont une partie était consommée dans le pays, et le reste exporté en Caucasie et en Turquie.

Le développement de la sériciculture suffirait à lui seul pour changer la situation économique de la Perse, car rien ne s'oppose à ce que la culture du mûrier soit généralisée dans toutes les provinces.

Le prince Malek Quassem Mirza, arrière grand-oncle du schah régnant, avait fait dans ses propriétés des environs d'Ourmia des essais qui réussirent fort bien, malheureusement il mourut avant d'avoir popularisé cette nouvelle culture, et les paysans qui n'en avaient point encore retiré de bénéfice, ne tardèrent point à l'abandonner. Cet essai n'en doit pas moins être considéré comme décisif; le mûrier, du reste, est cultivé à peu près partout, mais sur une très-petite échelle et comme arbre fruitier. Les mûres se vendent sur les marchés et sont consommées fraîches, ou bien séchées et salées.

La laine de Perse est généralement belle, et dans le Kurdistan persan on trouve, à ce qu'on assure à Tabris, des produits qui pourraient rivaliser avac ceux de l'Espagne; seulement la majeure partie, ou pour mieux dire la presque totalité de la production des provinces persanes est consommée dans le pays même, tant par la fabrication des tapis et des feutres que par celle des étoffes de laine; quant à celles du Kurdistan, dont la production est bien plus abondante, elles sont expédiées à Constantinople avec les noix de galle, par la voie plus rapprochée d'Alexandrie. Il en est à peu près de même de l'alpaga ou duvet de chèvre, que les indigènes appelle tiftik. On en trouve de tout blancs et de gris, il est de beaucoup inférieur à celui de Cachemire. Le plus grossier sert à faire des demi-bas peints de diverses couleurs que les Persans portent à peu près toute l'année.

Le chanvre, le lin, le formium, appelé aussi *djut*, viennent très-bien, mais par suite du prix excessif des transports et de leur peu

(1) Renseignements confirmés par le représentant d'une grande maison de commerce grecque.

de valeur intrinsèque, il est impossible de les exporter, et la production est limitée aux besoins de la consommation locale.

Quant au coton, au moment de la guerre de la sécession américaine, il était devenu l'objet d'un trafic considérable, et sa culture avait pris un grand développement. L'exploitation de ce seul textile s'éleva en 1866 à 20,000 balles de 80 kilogrammes, soit à 1,600 tonnes, ce qui représentait plus du quart de l'exportation générale. Quoique le chiffre soit peu considérable en lui-même, il mérite d'être signalé comme une preuve de la puissance productrice de l'agriculture persane qui, malgré les entraves de tout genre, était parvenue à se créer une nouvelle branche de revenu. Ce n'est pas que la culture du coton soit d'introduction récente, elle est au contraire pratiquée de temps immémorial et, par conséquent, très-familière aux paysans, mais ce qu'il y a de remarquable dans cette extension, c'est qu'elle ait pu se produire sans le secours étranger et à la seule sollicitation du commerce. L'agriculture persane est décimée par l'usure la plus effrénée, le taux de l'argent dans les campagnes est de 40 et 60 0/0 par an et quelquefois plus, le prêt a généralement lieu à la semaine ; à chaque règlement les intérêts s'ajoutent au capital et finissent par le doubler en peu de temps, aussi l'on peut dire que l'homme qui emprunte est perdu. Un paysan chrétien des environs de Khossrowava, propriétaire d'une belle pièce de terre, de deux paires de buffles, d'une maison et d'un mobilier en rapport avec sa position, ayant emprunté 15 fr., se trouva en peu de temps si obéré que, ne pouvant plus s'acquitter et menacé de périr sous le bâton, il abandonna sa maison, ses biens, et se réfugia au monastère catholique de Kossrowava, où il était encore il y a quelques années. Le besoin de faire face aux exigences d'un créancier impitoyable porte souvent le paysan à vendre en automne, à 40 ou 60 0/0 de rabais, tout ou partie de sa récolte de l'année suivante. Ces faits se reproduisent chaque jour, et l'on ne comprend pas comment l'agriculture n'est pas morte. Ce n'est pas que la Perse manque précisément d'argent, il paraîtrait qu'elle est au contraire fort riche en numéraire, mais les placements sont si incertains, la législation si incomplète et l'arbitraire si général, que les capitaux se cachent, et que ceux qui se hasardent, surtout dans les campagnes, exigent une prime énorme hors de proportion avec les risques qu'ils sont appelés à courir. Le taux du commerce, comme nous le verrons, est beaucoup plus doux, et ne dépasse pas 12 0/0.

Le coton le plus estimé provient du Mazenderan, celui de Chiraz ne vient qu'en seconde ligne, et le moins estimé de tous est celui qu'on récolte dans l'Aderbidjan, ancienne Médie Atropatène.

La paix qui permit aux cotons du sud de l'Union de reparaître sur nos marchés arrêta l'exportation de la Perse, mais ce pays a du moins prouvé que, même sans secours étranger, il pouvait produire en grande quantité tout ce qui était réclamé par le commerce et trouvait son placement sur les marchés de l'Europe.

La culture des plantes tinctoriales est très-bornée par le manque de débouchés, par la ruine de l'industrie du tissage et aussi par le haut prix de revient, conséquence de la situation déplorable de l'agriculture. Ce prix est tel que l'indigo indigène ne peut supporter la concurrence de celui des Indes, qui arrive à Tabris par voie d'Angleterre. Le safranum paraît être un produit particulier de la Perse; il donne une belle couleur rose foncé, presque brune; on a fait, mais inutilement, des essais pour l'introduire en Europe. Quant aux noix de galle, qui sont en réalité une production du Kurdestan, elles sont, comme toutes les provenances de ce pays, expédiées à Constantinople par la voie d'Alexandrette. Le ricin, le sésame, les plantes médicinales, sont cultivés en très-petite quantité pour les besoins locaux.

Il n'en est pas de même du tembek ou tabac de narghili, qui donne lieu à un trafic très-important. Cette plante est un produit particulier du sol de la Perse méridionale et ne se trouve nulle part ailleurs; elle ne diffère du tabac ordinaire que par un peu plus d'épaisseur de la feuille et que par ses qualités chimiques. On la fume dans une pipe à eau, construite d'après le même système que le narghilé turc, et qu'on appelle kalion. On ne la coupe pas comme le tabac, on la pile grossièrement, on la place mouillée dans le fourneau du kalion et l'on met par-dessus des charbons ardents. Il existe plusieurs qualités de tembek, le meilleur vient de Chiras; quelques personnes, au moment de le fumer, y mêlent un peu d'opium ou bien du hachisch, sorte de narcotique qui arrive de l'Inde sous forme de boule jaunâtre de la grosseur du poing, et qui surexcite fortement tout le système nerveux.

L'opium est une des principales productions du territoire d'Ispahan, il arrive dans les provinces du nord sous forme de petits bâtons de la grosseur et de la forme de ceux de la cire à cacheter; il est mou et contient une grande quantité de matières étrangères, entre autres du sucre; les Persans en détachent avec les doigts de tout petits morceaux, qu'ils avalent dans la journée pour se procurer une surexcitation cérébrale assez semblable, sous certains rapports, à l'ivresse alcoolique. Une grande quantité de ce narcotique se consomme dans le pays même, le surplus est expédié, à ce qu'on suppose, dans l'Inde, par Bender-Bouchir. Au moment où la maladie du ver à soie vint rompre l'équilibre qui avait existé jusqu'alors

entre l'importation et l'exportation, diverses maisons de commerce essayèrent de faire des achats d'opium à Ispahan, mais il leur fut impossible de s'entendre avec les producteurs.

Parmi les fruits de la Perse, les raisins sans pépins apparents, connus vulgairement sous le nom de raisins de Corinthe, sont seuls cultivés sur une grande échelle dans les territoires qui avoisinent la ville d'Ourmia, à l'ouest du lac de ce nom. La seule particularité intéressante de la culture de la vigne, dans cette localité, c'est l'usage où l'on est de planter les ceps dans des sillons très-profonds, dont les bords les dérobent aux rayons du soleil levant; on prétend par ce moyen retarder la végétation et garantir les plantes des gelées printanières. On évalue à vingt ou trente mille charges de cent cinquante kilogrammes, ou de trois mille à quatre mille cinq cents tonnes, la production de cet excellent fruit, qui se vend sous deux noms différents, selon la manière dont il est préparé. Celui qu'on appelle kichemiche, et qui sert habituellement à la fabrication de l'eau-de-vie, est simplement séché au soleil; celui qu'on nomme sebzé est trempé dans un lessif chaud, bien décanté, fait d'un quart de cendres de sarments et de trois quarts d'eau. A mesure qu'on le retire du lessif, on le met égoutter dans des corbeilles, puis on achève de le faire sécher sur une petite plate-forme de terre bien battue, en dessous de laquelle se trouve une couche de fumier. Ce procédé est le même que celui dont on fait usage dans la Grèce. Le kichemiche est brun, presque noir, il se consomme en grande quantité dans le pays même, et ce qui reste s'exporte par voie d'Erivan en Caucasie. Le sebzé est d'une belle couleur jaune clair, il est expédié presque en totalité en Europe, principalement en Angleterre par voie de Smyrne.

Les pistaches de Perse sont fort belles, mais la production en est si minime qu'il n'y a pas lieu d'en tenir compte au point de vue commercial; elles forment, avec les amandes à coquilles tendres et quelques abricots secs, l'objet d'une exportation sans importance.

La Perse, si bien dotée au point de vue agricole, n'est pas moins favorisée sous le rapport minéralogique; elle possède des mines

D'antimoine, de cuivre, d'étain, de fer, de houille, de naphte, de nikel, de pétrole, de sel, de salpêtre, de soufre, de turquoise, et de marbres de différentes couleurs (1).

---

(1) On parle aussi de mines d'argent et même de mines d'or découvertes par un minéralogiste allemand qui serait mort à son retour en Europe, au moment où il espérait tirer parti de sa découverte, qu'il avait eu soin, toutefois, de consigner dans ses notes d'une manière assez ambiguë pour n'être assez intelligible que pour

Les mines de cuivre, de houille, de turquoise, de soufre et de salpêtre sont les seules qui aient été, jusqu'à ce jour, l'objet d'un commencement d'exploitation.

Le cuivre se trouve dans le Manzenderan, près de la ville de Sary et dans l'Aderbidjan, près de l'Araxe. Cette dernière mine est exploitée par les paysans; ce qui prouve sa richesse, c'est le bénéfice qu'on en retire malgré le manque de direction et l'insuffisance de l'outillage. A plusieurs myriamètres de distance, sur la rive gauche de l'Araxe qui appartient à la Russie, on trouve des mines de cuivre également exploitées par les paysans et donnant également de très-bons résultats. Si, comme tout le fait présumer, ces deux exploitations ne sont que les extrémités de la même mine, il n'existe pas au monde de gisement métallique plus important. La consommation du cuivre en Perse est considérable; tous les objets de ménage, qui se font chez nous en fer battu, fer blanc, fonte ou zinc, se confectionnent en cuivre chez les Persans.

Les mines de charbon sont nombreuses; on en trouve dans l'Aderbidjan, dans les provinces Caspiennes et aux environs de Téhéran. La seule mine exploitée jusqu'ici est située dans les montagnes qui avoisinent la capitale; le charbon qu'on en retire est gras, léger, brûle bien dans les grilles, donne beaucoup de chaleur et fournit encore de très-bon coke. Il revient sur la mine à 1 fr. 75 la tonne, mais comme les transports se font à dos de mulet, cette même tonne coûte, rendue à Téhéran, environ 60 francs.

Il existe des mines de sel gemme sur plusieurs points de la Perse, entre autres dans l'Aderbidjan et dans l'Irak-Adjemi. Les mines de l'Aderbidjan sont très-étendues, leur apparence est celle de mamelons de forme très-irrégulière, couverts d'une terre rougeâtre. Quoique depuis des siècles les pluies et surtout la fonte des neiges en aient détaché d'incalculables quantités de sel, on ne remarque aucun changement dans leur forme ou leur étendue. Les ruisseaux et les rivières qui prennent naissance dans le petit massif situé au nord de Tabris et se dirigent vers le lac d'Ourmia, sont excessivement saumâtres; le lac lui-même est une des plus riches salines du monde; la salure de ses eaux est si grande, qu'un corps qui y séjourne quelques instants en sort couvert de sel, et qu'aucun animal ne peut y vivre.

---

lui-même. Que le fait soit réel ou que ce soit une rumeur sans fondement, les Persans n'en sont pas moins persuadés que leur pays possède des mines de métaux précieux; on parle de minerais présentés au schah comme renfermant de l'or, et qui, à l'analyse, n'ont donné que du cuivre ou des produits de moindre valeur encore. Mais ces déconvenues n'ont pu faire cesser les illusions des chercheurs d'or, qui se sont mis de plus belle à l'ouvrage.

Quant au fer, on ne sait rien de bien positif sur son exploitation. On prétend qu'on retire du mont Damavend, situé près de la capitale, un fer natif extrêmement doux ; ce qui est avéré, c'est que les mines de cuivre, de houille et de sel peuvent offrir des ressources, des bénéfices considérables.

Les mines de turquoises sont situées dans le Khorassan, leur exploitation est mal conduite, comme toutes les opérations de ce genre en Orient, et les bénéfices très-incertains. Le soufre se recueille sur le Damâvend, ancien volcan éteint ; il est employé à la fabrication de l'acide sulfurique ; dont les israélites de Téhéran possèdent le monopole. Le salpêtre est consommé principalement par les fabriques de poudre de l'État. Quant au pétrole, au naphte, à l'antimoine, au nikel, quoique leur existence soit constatée, on s'en occupe si peu que l'on fait venir de Bakou, en Caucasie, le pétrole rectifié dont on a besoin pour l'éclairage du palais.

L'industrie persane, si déchue, si nulle aujourd'hui, a eu son époque de grandeur, et l'on en trouve la preuve dans les remarquables débris de porcelaine, de faïence et d'émaux cloisonnés que l'on retire de temps à autre des ruines des vieilles cités, et par les armures et les armes anciennes que les ouvriers d'Ispahan imitent avec assez de succès, mais sans pouvoir toutefois leur donner le fini qui distingue les œuvres de leurs devanciers. L'industrie du tissage ne le cédait en rien à la céramique et à l'art du forgeron; les fabriques de Cachan produisaient un drap d'or qui valait trois mille francs le mètre, et les indiennes qui portent encore aujourd'hui le nom de Perse et qui ont eu l'honneur de l'imitation en Europe, témoignent du talent et du bon goût des anciens manufacturiers persans. Aujourd'hui, les productions de l'industrie persane se réduisent à quelques velours de qualité inférieure, bons seulement pour les populations musulmanes de la Caucasie et de l'Empire Ottoman, à quelques cotonnades de diverses couleurs, comparables à nos nankins pour le grain et la solidité, et que leur haut prix de revient classe parmi les objets de luxe, hors de la portée, par conséquent, des classes moyennes. Il en est de même des tissus de laine, de poil de chèvre, de poil de chameau, qui ont l'inconvénient de coûter aussi cher, quelquefois plus cher même, que nos draps, et ne les valent ni sous le rapport du coup d'œil ni sous celui de la durée et de la légèreté. Du reste, à l'exception des fabriques de châles de Kerman, qui appartiennent à la couronne, il n'existe pas en Perse de fabrique proprement dite. Les grossiers tissus de soie qui se consomment dans le pays ou s'exportent dans les contrées musulmanes sont l'œuvre des paysannes du Ghilan et du Mazendéran. Les femmes de l'Aderbidjan tissent d'épaisses

toiles de coton assez semblables à nos serviettes, et les nankins proviennent, à ce qu'on assure, de la province d'Ispahan, où l'on retrouve quelques restes de la supériorité intellectuelle et artistique qui distinguait cette ville à l'époque de sa splendeur.

Les tapis de pied que l'on fabrique de nos jours, quoique encore excellents et de longue durée, ne valent pas ceux de époques antérieures ; on voit journellement des tapis de plus de cent ans de date, dont les couleurs sont restées aussi fraîches et aussi vives qu'aux premiers jours, et que l'on préfère aux tapis neufs. L'usage persan de marcher sans souliers dans l'intérieur des maisons est pour beaucoup dans la durée et la conservation de tapis, mais la décadence de l'industrie actuelle n'en est pas moins avérée. Les produits actuels sont inférieurs aux anciens, non-seulement comme tissus, mais encore comme couleur et comme dessin. Les tapis les plus brillants viennent de Faravan, petit pays situé au midi de la province d'Ispahan. On en fabrique aussi dans le Khorassan, dans le Kurdistan et dans le Karabag, en Caucasie. Leur forme et leur dimension les empêcheront, à défaut d'autre cause, d'être utilisés en Europe ; ils sont généralement longs et étroits, et on en emploie habituellement quatre pour une chambre. Le plus grand se place au milieu, un autre à la tête, c'est-à-dire dans la partie de la chambre opposée à la fenêtre, et les deux autres sur les côtés. On fabrique aussi des tapis d'une seule pièce, mais ils coûtent au moins un tiers de plus.

Il existe encore des tapis de pied et des tentes en soie, mais ce sont des raretés dont l'usage paraît réservé de fait au souverain et aux princes de sa famille.

Les tapis sont d'un usage général ; ils forment, avec quelques caisses en bois destinées à serrer les habits et le linge, tout le mobilier des habitations. Chez les personnes peu aisées, on fait le plus souvent usage du feutre, dont le prix est bien moins élevé. Les meilleurs, sans contredit, proviennent du Khorassan. Ceux qu'on appelle dou-leh ou doubles ont, au moins, un pouce d'épaisseur ; ils sont de couleur rose très-pâle, tirant sur le jaune. Le milieu et les bords sont ornés d'arabesques très-gracieuses, dessinées au moyen de fils de couleur plus claire, collés dans le tissu au moment de la fabrication. Il est vrai que ces feutres coûtent autant que les tapis, et leur seraient même préférables au point de vue du comfort, s'ils n'étaient susceptibles d'être dévorés par les mites.

On vend à Recht, dans le Ghilan, des tapis de table faits de morceaux de drap de diverses couleurs, rapportés sur un fond uni ; c'est plus étrange que beau, cependant la mode paraît les avoir acceptés en France ; mais ces imitations sont dépourvues de l'ori-

ginalité qui constitue tout le mérite du travail persan. Les châles sortent de la manufacture royale de Kerman, sont, sans contredit, le produit le plus précieux de l'industrie persane; leur prix varie considérablement : il en est qui valent 40 francs, et d'autres 1,000 et 1,500. Le schah en distribue chaque année une grande quantité en cadeaux, soit sous leur forme naturelle, soit après les avoir transformés en tuniques ou en pelisses fourrées. Il existe au palais un magasin de ces châles et de ces vêtements d'honneur.

La qualité principale du châle persan est la solidité; il est inusable, mais comme finesse, dessin et couleur, il est très-inférieur aux châles de l'Inde; sa forme longue, étroite, son prix élevé et sa pesanteur l'excluront toujours des marchés européens. Les Musulmans l'estiment beaucoup; ils s'en servent pour faire des tuniques, ou bien les roulent en ceintures et en turbans.

Les paysans persans sculptent finement de jolies petites coupes de bois à manches, qui servent à prendre les sorbets. On rencontre aussi, mais rarement, de jolis dessus de boîte très-élégamment ciselés. Leurs couvertures de cheval, bordées en or et en argent, luxe un peu barbare, mais qui montre l'orgueil du cavalier et l'amour du cheval, ne sont pas sans mérite. Quant aux plumiers, aux couvertures d'album en papier mâché, historié de dessins baroques, et aux boîtes en marqueterie, ils n'ont rien de remarquable que l'étrangeté du travail et souvent celle du sujet. Un des plus répandus est celui de Joseph et de la femme de Putiphar, avec une légende biblique inconnue en occident.

Les Persans entendent bien le travail de l'or, de l'argent et du cuivre. Ce dernier, surtout, prend, sous leurs mains, les formes les plus gracieuses. Les ustensiles de cuisine, si graves chez nous, d'un caractère si positif, revêtent chez eux un aspect artistique. En revanche, ils travaillent mal le bois, le fer et le cuir, et ne connaissent ni le fer blanc ni le zinc, qui commencent à s'introduire chez eux, et que les Israélites seuls mettent en œuvre tant bien que mal.

Le gouvernement persan, il faut lui rendre cette justice, s'efforce, depuis un certain nombre d'années, de relever l'industrie par la création de manufactures, calquées sur celles de l'Europe. Mehemed schah, père du souverain actuel, avait fait construire à Téhéran une fabrique de papier, une de verre et une de bougies et de savon. La papeterie n'a eu aucun succès, et les bâtiments construits à grands frais tombent aujourd'hui en ruine. La verrerie et la fabrique de bougies ont été restaurées, il y a peu d'années, par ordre du schah régnant; mais, pour des causes qu'il serait trop long d'énumérer, elles n'ont point répondu aux espérances que l'on

avait fondées sur elles. La fabrication du verre commun répond à un besoin réel, mais il n'en est pas de même de celle de la bougie. La Perse n'est point un pays de pâturages; le lait, le beurre et la graisse y sont peu abondants. La graisse provient presque uniquement d'un mouton qui semble particulier à ces contrées et diffère de son congénère européen, non-seulement par la pelote de graisse liquide qu'il porte à la queue, mais encore par une épaisse couche de suif qui lui couvre le dos tout entier. Ce suif est consommé en entier par les classes pauvres, en remplacement du beurre, dont le prix est très-élevé. En retirer une partie pour la convertir en bougie et en savon, ce serait porter un grave préjudice à l'alimentation publique, déjà très-restreinte. La Russie, qui fournit à la Perse toutes les bougies qu'elle consomme, possède d'immenses pâturages et d'innombrables troupeaux, dont une partie, dans les contrées fort éloignées, n'est abattue que pour fournir de la graisse. Lutter dans de pareilles conditions serait impossible, et le gouvernement persan fera bien d'y renoncer.

A ces fabriques il faut ajouter l'Hôtel de monnaies, destiné à centraliser et à améliorer la fabrication des monnaies, qui sont très-défectueuses. Sa construction dure déjà depuis plusieurs années, mais l'outillage est encore fort incomplet.

COMMERCE

La Perse trouvant, comme la Chine, dans les productions de son immense territoire, tout ce qui était nécessaire à ses besoins, n'avait, surtout depuis l'invasion musulmane, que des relations on peut dire accidentelles avec l'Europe.

Les manufactures produisaient tout ce qui était nécessaire à la consommation d'un peuple nombreux et au luxe d'une classe riche et fastueuse. Reliée à la Chine par une chaîne de peuplades intelligentes et laborieuses, aujourd'hui tombées dans la barbarie, et touchant à l'Inde par l'Afghanistan, qui faisait alors partie de son territoire, elle entretenait avec les deux grands empires des relations politiques et commerciales régulières.

Quant aux produits des manufactures européennes, le peu qu'elle en consommait lui était apporté d'Halep par caravane, et ces relations si indirectes avec l'Europe étaient, de plus, fort rares. La nécessité de marcher en grandes troupes, pour résister aux bandes armées qui infestaient les routes, réduisait le départ à un petit nombre, et, d'autre part, la lenteur de la marche de ces grandes agglomérations d'hommes et de bêtes de somme de tout genre, la longeur des haltes, le temps employé à l'échange des marchandises

à Halep, faisaient d'un voyage de Syrie une opération laborieuse, qui durait au moins la moitié de l'année.

Les voyages en Orient étaient alors si difficiles et si dangereux, que les Européens n'osaient les entreprendre, et l'isolement de la Perse était si complet en 1807, que le gouvernement français lui-même n'avait qu'une vague idée de sa situation, et qu'à l'ambassade de Feth-Aly-Chah, arrière grand-père du souverain actuel, il ne répondit d'abord que par l'envoi d'un simple drogman, homme de mérite d'ailleurs, chargé d'aller aux informations.

Les relations qui s'établirent à cette époque entre les deux pays ne pouvaient avoir et n'eurent, en effet, qu'un caractère politique. Les relations commerciales ne commencèrent qu'à partir de l'établissement de la légation anglaise à Téhéran, vers 1822, et les premiers échanges se firent par l'Allemagne, Odessa, Redout, Kaleh et la Caucasie. Ce commerce ne pouvait, à cause des frais qui le grevaient, dépasser un chiffre d'affaires fort restreint. Pour se faire une idée des charges qu'il avait à supporter, il suffit de savoir que la traversée seule de la Caucasie, quoique effectuée par voiture, coûtait 687 francs par tonne, pour une distance d'environ 600 kilomètres, et qu'à cette dépense énorme s'ajoutait la perception par la douane russe d'un droit de 5 0/0 *ad valorem*. Pendant les dix ans que dura le transit par la Caucasie, le commerce perso-européen ne dépassa pas la somme de 2 millions de francs.

Une mesure prise par le gouvernement russe, et qui semblait devoir l'arrêter tout à fait devint, au contraire, la cause de la grande extension qu'il acquit peu de temps après.

Le transit par la Caucasie avait été autorisé, à titre d'essai seulement, pour une période de dix années, qui finissait en 1833. A cette époque, le cabinet de Saint-Pétersbourg, avant de prendre une résolution définitive, fit faire une enquête sur les lieux. Les Arméniens de Tiflis, qui avaient fait de grands approvisionnements de marchandises dans l'espoir de les vendre fort cher aux Persans dès que la route de Caucasie serait fermée, intriguèrent si bien qu'un ukase impérial interdit le passage en transit des marchandises à destination de la Perse. Mais les intrigues des Arméniens tournèrent contre eux ; le commerce perso-européen échappa aux mains qui prétendaient le violenter et trouva immédiatement une voie qui répondait mieux à ses besoins que la route qu'on venait de lui fermer. Depuis trois ans déjà, le traité d'Andrinople (1828) avait ouvert la mer Noire à tous les pavillons, et pour y pénétrer, les navires n'avaient plus dès lors à surmonter que le courant des Dardanelles et du Bosphore. L'application de la vapeur à la navigation venait de lever ce dernier obstacle, au

moment où la Russie se laissa entraîner à prendre la désastreuse mesure qu'elle ne tarda pas à regretter, et le commerce perso-européen put arriver, sans difficulté, jusqu'à Trébizonde, qui devint, à partir de ce moment, le principal entrepôt de ses marchandises. Ce changement procura d'abord une économie considérable dans le prix des transports, qui se firent par voie de mer jusqu'à Trébizonde. Le gouvernement ottoman, de son côté, réduisit à 2 0/0, et définitivement à 1 0/0, le droit de transit; le portage par caravane jusqu'à Tabriz, siége du commerce persan, s'abaissa de 85 à 55 centimes par tonne et par kilomètre. A partir de ce moment, le commerce commença à prendre tout son développement.

Tabris, capitale de l'Aderbidjan, ancienne Médie Atropatène, est, en y comprenant ses faubourgs, une ville de 70 à 80 mille habitants. Elle est située à 800 kilomètres de Trébizonde, à égale distance à peu près de Redoutkalé, à 100 kilomètres de la frontière de Caucasie, à 600 de Tiflis et de Téhéran, et à 300 de la Caspienne par le chemin direct. Cette ville se compose du Kaleh, château ou ville fortifiée, entourée d'une enceinte en pisé de 4 kilomètres de circonférence, dont une partie est complètement ruinée, et de plusieurs faubourgs très-étendus. Le château est le siége du gouvernement de la province, des administrations et du commerce; il est, comme les faubourgs, entièrement construit en pisé, les caravansérails seuls, où se trouvent les comptoirs et les magasins des commerçants, sont bâtis en briques cuites et en mortier. Comme ils renferment de grandes valeurs, on les fait garder la nuit par les portefaix qui les desservent durant la journée; on ferme les portes au coucher du soleil, pour ne les ouvrir que le matin après son lever. Les négociants n'y demeurent pas, ils y viennent le matin et en repartent le soir. Le traité de Turkman Tchaï (1828), devenu la base du droit des étrangers, en Perse, les autorise à acquérir en toute propriété une maison, un jardin et un entrepôt pour leurs marchandises; mais, jusqu'à présent, les négociants européens n'ont pas usé de cet avantage, ils préfèrent louer à très-haut prix dans le voisinage du consulat d'Angleterre des maisons arméniennes qu'ils sont forcés de reconstruire presque en entier à leurs frais pour les rendre habitables.

Les droits de douanes, à l'entrée et à la sortie, varient selon la nationalité du marchand; ils sont de 5 0/0, *ad valorem*, pour les Européens, et de 4 0/0 seulement pour les indigènes et les sujets ottomans; l'importateur est libre de payer en nature ou en numéraire comme les douanes sont entre les mains des fermiers, la percep-

tion des droits est fort rigide. L'importation européenne comprend :

Les indiennes, les calicots, les draps, les soieries, le thé, le sucre, le cochenille, l'indigo, la quincaillerie, les armes, la mercerie, les porcelaines, les cristaux, les verres, les vins, les liqueurs, etc.

Parmi les marchandises, les cotonnades, les sucres, les thés, les indigos vendus par de puissantes maisons gréco-anglaises, sont l'objet d'un commerce sérieux ; les autres articles, quoique représentant dans leur ensemble un chiffre assez élevé, ne constituent, à proprement parler, qu'un accessoire.

Le commerce des cotonnades est le plus important de tous. C'est le seul dont le chiffre soit à peu près bien connu ; il s'élève annuellement à 40 millions de francs environ, il est régulier et facile. Le négociant importateur, appelé en persan tadjir, qu'il soit européen ou indigène, vend, par l'intermédiaire de son courtier au *binektar* ou marchand en gros indigène, qui, à son tour, vend aux *bésas* ou détaillants. Les ventes se font à six mois, mais ce terme est réduit à trois, moyennant un escompte de 1 0/0 pour chaque mois, et le binektar, avant d'enlever les marchandises, solde son compte au moyen d'une obligation que le vendeur est tenu de faire légaliser ou timbrer au bureau du commerce : formalité très-importante, dont l'omission pourrait avoir de fâcheuses conséquences. Ces obligations sont rarement payées à jour fixe, elles se soldent en général par fractions, au moyen de versements opérés, soit avant, soit après l'échéance, de manière, cependant, à balancer à peu près le compte. L'intérêt légal pour le commerce est, comme on l'a vu, de 1 0/0 par mois; pour un non-commerçant il s'élève à 1 et quelquefois à 2 0/0 sur nantissement de valeurs solides, or, diamants, etc.

Le binektar, ou le marchand, qui ne fait pas honneur à sa signature, peut être mis en faillite, dépouillé de ses biens, de sa liberté et même bâtonné. En général, ceux qui se trouvent dans cette situation se réfugient, s'ils en ont le temps, dans certains établissements religieux qui jouissent du droit d'asile, et n'en sortent guère qu'après avoir obtenu un concordat. Ces asiles sont également ouverts aux voleurs, aux meurtriers, et même aux inculpés pour cause politique. C'est un reste de notre législation du moyen âge transporté en Asie, un correctif quelquefois utile à l'arbitraire législatif, qui joue trop légèrement avec la vie humaine. Les contestations qui s'élèvent entre les commençants sont du ressort du ministre des affaires étrangères et jugées, non d'après le Koran, mais d'après le droit commun, par un de ses employés détaché à cet effet d'une

manière permanente dans la ville de Tabriz avec le titre de naïb vizaret, ou lieutenant du ministère (des affaires étrangères).

Un de ces fonctionnaires avait trouvé le secret, avec un traitement annuel de 30,000 francs, qu'il ne touchait peut-être pas, d'en dépenser 100,000 chaque année, et de ramasser encore un million en six ans. Il est vrai qu'à son retour à Téhéran il fut emprisonné par son ministre et forcé de rendre gorge. L'opération terminée, il fut nommé gouverneur d'un district du Kurdestan.

Le binektar n'a pour ainsi dire pas de marchandises en magasin, il n'achète guère qu'au fur et à mesure des besoins de sa clientèle, sur laquelle il exerce une surveillance rigoureuse; chaque semaine il perçoit le montant des recettes de ses détaillants, et le verse à son tour chez son tadjir à compte de ses obligations. C'est moins un marchand qu'un surveillant intéressé et responsable, sans lequel le commerce des indiennes en Perse serait, sinon impossible, au moins très-difficile. Les négociants européens de Tabriz assurent que le *ducroire* s'élève à 3 0/0 par an, mais ce chiffre semble exagéré.

Les cotonnades importées en Perse arrivent d'Angleterre, aucune fabrique française ne pourrait produire un tissu aussi bon marché et aussi inférieur. Elles forment la matière de l'habillement de toute la nation. L'indienne est plus particulièrement employée à vêtir les femmes et les enfants; pour les hommes on se sert généralement d'une grosse toile de coton appelée américaine, arrivée blanche d'Europe et teinte en gros bleu à Tabriz même. Il est probable que le bas prix des cotonnades anglaises a contribué puissamment à la ruine des fabriques qui avaient survécu aux invasions afghanes.

On estime à 3 millions la valeur des sucres, à 2 millions celles des thés importés à Tabriz, la valeur de l'indigo et de la cochenille n'a jamais été établie d'une manière à peu près certaine, d'autant plus qu'il en arrive également par Bender-Bouchir et par Bagdad.

Le sucre arrive en caisses de 75 ou 80 kilogrammes; il se vend 1 fr. 70 centimes environ, le kilogramme, à Tabriz, et 2 francs à Téhéran. En général, on le fait apporter de préférence au commencement de l'été, parce que, dans cette saison, les bêtes de somme broutant l'herbe des champs et ne coûtant rien pour leur nourriture, les caravanes font les transports à meilleur marché. Les sucres vendus à Tabriz proviennent de toutes les contrées de l'occident de l'Europe, de l'Angleterre, de la Belgique, de la France et de la Hollande. Les sucres français, qui forment une partie considérable de l'importation, sont, ainsi que les sucres belges et hollandais, achetés à Constantinople par les marchands persans qui les appor-

tent à Tabriz. Les sucres anglais sont généralement vendus par les maisons gréco-anglaises qui ont leur siége principal à Londres.

Le thé arrive en cippes, dont quatre font la charge d'un cheval; le prix moyen de la vente à Tabriz est de 20 francs le kilogramme pour les marchandises qui viennent par l'Angleterre. Quant au thé de Java dont la Perse consomme ou exporte en Caucasie 600 à 700 cippes, il vaut tout au plus le quart de cette somme.

Les soieries, les draps, la quincaillerie, la mercerie, les porcelaines, les faïences, les cristaux, la verrerie, constituent un commerce de luxe; les bénéfices sont considérables, mais les marchandises s'écoulent avec une extrême lenteur. Aussi est-il abandonné aux indigènes, qui font généralement leurs approvisionnements à Constantinople. Les draps seuls viennent directement de Leipsick; ils sont faits d'un mélange de laine et de coton, ils ont de l'apparence, de la souplesse, du moelleux, mais ne durent pas. Les beaux produits français et anglais sont beaucoup trop chers pour le pays, les essais tentés pour les y introduire et qui ne portaient, du reste, que sur de petites quantités, ont été infructueux. Les soieries vendues à Tabriz sont pour la plupart d'origine française, mais généralement de qualité inférieure ; l'importation se compose surtout de taffetas de toutes les couleurs, au milieu desquels on trouve de petites quantités d'étoffes brochées or et argent, des draps d'or, etc.; ces marchandises sont achetées à Constantinople par les Persans et les Arméniens, qui rapportent encore de cette ville des satins faits d'un mélange de soie et de laine ou de coton, produit très-grossier de fabrique allemande probablement, que son bas prix met même à portée des indigènes.

Les autres branches de l'importation europénne sont d'un écoulement plus difficile encore, le haut prix des transports, et surtout la casse, élèvent considérablement la valeur de la verrerie, des porcelaines et des faïences, et en limitent l'usage aux riches. Le Persan apprécie nos vins, nos liqueurs et tous les produits de notre industrie, mais il est obligé de s'en priver faute de pouvoir les payer. Le commerce de l'horlogerie a été, pendant un certain temps, très-lucratif, mais il est tombé aujourd'hui comme tout le commerce de luxe ; une maison suisse établie à Téhéran a été obligée dernièrement de liquider.

La Perse reçoit de la Russie du fer en barres, du cuivre en feuilles et en lingots, des fourrures toutes préparées, des fils dorés et argentés, des bougies, de la quincaillerie très-inférieure et des draps extrêmement grossiers. Le seul produit réellement intéressant de l'industrie russe est le samovard ou bouilloire en cuivre avec foyer intérieur pour préparer le thé et au besoin le café. C'est un ustensile très-commode et d'un usage général en Orient.

Les marchands guèbres établis à Téhéran font venir par voie de Bender-Bouchir et de Bagdad de l'indigo, une excellente cassonade qui se vend au prix du sucre, du thé noir de Java, du café, de l'étain, du sel ammoniaque, du camphre, du poivre, de la canelle, de l'aloès, des noix muscades et une certaine quantité de marchandises anglaises.

EXPORTATION.

L'article le plus important de l'exportation persane est la soie grége; de tous les produits du pays c'est celui qui, par suite de sa haute valeur intrinsèque, peut supporter les frais de transport les plus élevés. Avant l'invasion de la gattine, la vente de la soie de Perse s'élevait à la somme de 35 à 40 millions de francs par an, sans compter ce qui sortait en contrebande. La maladie diminua la récolte des trois quarts. En tenant compte de la plus-value des soies, ce fut une somme de 15 à 18 millions de francs que la Perse dut prendre sur son épargne pour se libérer envers l'Europe et surtout envers l'Angleterre. Le coup fut des plus rudes, le cabinet de Téhéran craignant, non sans raison, qu'il n'en résultât une crise monétaire, prohiba l'exportation de l'or; mais, comme cette mesure constituait une violation des traités de commerce, il la retira aussitôt, sur l'observation des légations européennes.

Le premier ministre, Mirza Agha Mustofi Mémalek, chercha alors à tourner la difficulté; ne pouvant empêcher les Européens d'importer les marchandises, il défendit aux marchands persans de les acheter, et leur fixa même un délai pour se défaire de toutes celles qu'ils possédaient en magasin. Il crut par ce détour forcer ses administrés à ne faire usage que d'objets fabriqués dans leur pays. Mais, comme la Perse ne possède aucune manufacture, c'était vouloir l'impossible; l'ordre ne fut jamais pris au sérieux, le premier ministre acheva de perdre le peu de considération qu'il possédait encore, et le numéraire continua de se diriger sur l'Europe.

L'équilibre se rétablit peu à peu, par une diminution de l'importation européenne, qui frappa principalement, comme on devait s'y attendre, sur les objets de luxe, mais la gène fut considérable et le commerce en éprouva le contre-coup.

L'exportation du tembéki fait entrer chaque année des sommes considérables dans le pays, mais on n'en connaît pas le chiffre même approximativement, les Persans qui en ont le monopole cachent leurs opérations avec le plus grand soin. La consommation de cette plante ne dépasse point d'ailleurs la limite des États musulmans de la Caucasie, de la Turquie et de l'Égypte; le kalion ou le narghilé bien préparé est bien plus agréable que la pipe euro-

péenne, mais pour le fumer il faut s'astreindre à un moment de repos complet; c'est l'instrument le mieux approprié au *farniente* des Musulmans, mais il ne pourrait s'accommoder avec l'activité européenne; son usage prolongé est, du reste, plus pernicieux aux poumons que celui de la pipe.

Les raisins secs d'Ourmia forment la base d'un grand commerce, le kichemiche ne va guère plus loin que la Caucasie, il sert à faire de l'eau-de-vie, qui serait excellente si elle était bien faite, mais elle conserve toujours un goût empireumatique qui la gâte. Le kichemiche coûte à Ourmia même, au moment de la récolte, de 18 à 20 francs les 100 kilogrammes, et le sebzé 20 à 25, mais ce prix s'élève rapidement d'un tiers et plus. Ces deux produits peuvent être emballés dès le 20 septembre; les frais de transport jusqu'à Smyrne, douane comprise, triplent et même au-delà la valeur primitive du sebzé.

La laine, quoique fort belle, ne peut être classée comme valeur commerciale, à cause de sa petite quantité et de la difficulté de se la procurer. Il existe très-peu, en Orient, de ces réunions où viennent s'échanger les produits de divers pays ou de divers cantons; et l'usage n'est point encore venu d'y apporter les laines, et les acheteurs sont obligés d'aller les recueillir, souvent par très-petites quantités, de village en village; il en résulte des frais qui absorbent les bénéfices et souvent plus encore. Lors de l'invasion de la gattine, on chercha à suppléer à l'insuffisance de l'importation des soies par celle de l'opium, des laines, et de tout ce qu'on crut pouvoir expédier sur nos marchés. Les efforts pour se procurer de l'opium échouèrent complètement, aussi bien que pour la laine, et les maisons europénnes abandonnèrent la partie.

On porte à 100 balles la quantité de châles exportés en Caucasie et à Constantinople; dans ce nombre figurent des produits de l'Inde amenés en Perse par caravanes, de sorte qu'il est impossible de se faire une idée, même approximative, de la valeur de cette branche d'exportation. Il en est de même pour les tapis et les feutres qui s'écoulent partie dans la Caucasie, partie à Constantinople.

Dans la Russie proprement dite, la Perse n'exporte guère que des soies grèges du Ghilan, des peaux écrues de renard, de martre et de fouine. La part de l'Aderbidjan, dans ce commerce de pelleteries, est de 150 à 200 charges de mulet, ou de près de 100,000 peaux vendues, en moyenne, à Nidjini-Novogorod, par les Arméniens persans, de 3 à 400,000 francs; la quantité de pelleteries envoyées par les autres provinces n'était pas connue à Tabriz, même d'une manière approximative.

La vérité est à peu près impossible à obtenir des Orientaux; ils

se défient par instinct et par crainte; les fermiers de la douane, surtout, intéressés, pour de bons motifs, à cacher leurs bénéfices, répondent, par des fins de non-recevoir polies, à toute demande de renseignements. L'opinion générale est que le commerce de la Perse avec l'Europe occidentale représente, importation et exportation comprise, la somme de 150 millions de francs; celui avec la Russie et la Caucasie, 50 à 60 millions. Un fait remarquable, c'est la quantité d'or russe qui arrive chaque année en Perse, et qui prouve que, de ce côté, c'est l'exportation qui l'emporte; un négociant arménien prétendait, et le fait semble positif, que les Russes soldaient les deux tiers de leurs achats en numéraire, et un tiers en marchandises. C'est avec l'or russe que les maisons gréco-anglaises ont fait de tout temps le retour, en Europe, de la différence existant entre leurs ventes et leurs achats. A Tabriz, cet or est généralement plus abondant après la foire de Nidjni-Novogorod.

L'ensemble du commerce de la Perse avec l'Europe entière et la Transcaucasie est donc de 200 millions de francs par an. C'est bien peu pour un pays de cette étendue, habité par une population d'environ 8 millions d'âmes, population remarquable par son intelligence et par son aptitude à tous les genres de travaux.

La situation déplorable de la Perse est la conséquence du manque de routes. Ce pays peut produire immensément, mais l'impossibilité d'exporter arrête la production. Il a prouvé, lors de la guerre de sécession américaine, qu'il pouvait s'organiser lui-même, sans secours étranger, pour produire et exporter aussitôt qu'un de ses produits trouvait sa place sur nos marchés. A cette époque, quelques négociants de Koï, ville importante des environs de Tabriz, avaient formé, sous la direction d'un nommé Mollah Sadik, une société d'exportation qui réussit pendant la guerre. La matière exportable ne manque pas; le sol persan se prête à toutes les cultures industrielles; la population est laborieuse et soumise, et i ne manque au pays, pour atteindre au plus haut degré de prospérité, que des moyens de transport en harmonie avec ses besoins, malheureusement il est toujours réduit au moyen lent, coûteux et incertain des caravanes. Le prix moyen de 55 centimes par tonne et par kilomètre empêche la sortie de tous les objets de peu de valeur, c'est-à-dire de la généralité des produits agricoles. Les 150 millions de francs qui forment le chiffre de son commerce avec l'Occident de l'Europe sont représentés par 11,700 tonnes de marchandises, dont 5,700 pour l'exportation. Les frais de transport de Trébizonde à Tabriz et ceux de commission réunis s'élèvent à 6 millions de francs par an, et à 7 millions, au moins, si l'on

ajoute le droit de 1 0/0 prélevé par la douane turque. De plus, il faut ajouter que le voyage de Londres à Tabriz dure au moins trois mois; ce qui oblige le commerce à s'approvisionner à l'avance. On a cherché à revenir à la route de Caucasie par Poti et Tiflis; le gouvernement russe, toujours préoccupé des moyens d'améliorer le sort de ses provinces musulmanes, a décrété la franchise pleine et entière du transit, et le commerce de Tabriz a répondu à son appel avec le plus louable empressement; mais cet accord n'a pas eu les résultats qu'on espérait; des colis expédiés par voie de Caucasie ont été perdus; d'autres sont restés presque une année entière en route. Les négociants ont été désintéressés, il est vrai, mais le transit caucasien, même depuis l'ouverture de la voie ferrée de Poti à Tiflis, n'a pu détrôner la caravane turque et persane. C'est que la distance de Tabriz à Tiflis est encore de 5 à 600 kilomètres, que la route traverse des montagnes difficiles, que les denrées y sont chères, et que, malgré l'emploi des voitures, par suite de ce prix excessif, le transport est plus coûteux par cette voie que par celle de la Turquie.

La construction d'un chemin de fer de la mer Noire à l'Indus serait une opération d'autant plus lucrative que, sur presque toute l'étendue du territoire persan, elle traverserait des terrains très-fertiles, presque tous arrosables et susceptibles de produire d'immenses quantités de coton, de graines oléagineuses, de matières tinctoriales et de fruits, sans compter le produit des mines, qui serait considérable. Malheureusement, l'impossibilité de concilier, d'une manière équitable, les intérêts des deux grandes puissances qui font la loi à l'Orient n'a pas encore permis de donner une solution favorable aux projets présentés jusqu'à ce jour. Il n'en serait pas de même si l'on se contentait de construire un simple tronçon ferré allant de la mer Noire à Hassan Kaleh, sur l'Araxe, à peu de distance d'Erzeroum, et, si l'on creusait un canal de cette rivière d'Hassan Kaleh à Djoulfa, point de la frontière russe qui se trouve à 100 kilomètres environ de Tabriz. Cette entreprise serait d'autant plus praticable qu'on n'aurait à traiter qu'avec la Turquie et la Russie, les deux gouvernements les plus disposés aujourd'hui à favoriser les constructions de tout genre sur leur territoire. La construction de la voie ferrée de la mer Noire à Hassan Kaleh ne présente aucune difficulté sérieuse. Quant au canal, la vallée dans laquelle coule l'Araxe est unie dans toute sa longueur; la seule difficulté qu'on puisse prévoir serait celle du passage de Kars-rivière, le principal affluent de gauche. Le Kars-rivière apporterait au canal le trop plein des eaux du lac Sabanga, situé au-dessus et au nord d'Erivan. Ce lac, long de plusieurs myria-

mètres, semble placée là exprès pour servir de réservoir, et, pour l'utiliser, il suffirait d'agrandir le conduit naturel qui le met en communication avec le Kars-rivière. Le canal pourrait être continué d'un côté jusqu'à la Caspienne, de l'autre jusqu'au lac d'Ourmia, vaste nappe d'eau de 150 à 200 kilomètres de longueur, qui deviendrait le centre de tout le mouvement commercial de la Perse. Peut-être même serait-il possible de joindre le lac au Chat-el-Arab, au moyen d'un canal alimenté par des rivières ou des cours d'eau descendant du versant oriental du mont Zagros, dont le versant opposé donne, comme on sait, naissance au Tigre. Les terres qui bordent l'Araxe et le lac d'Ourmia sont toutes d'une fécondité extraordinaire, et les populations arméniennes, kurdes et persanes, qui envoient chaque année une foule de jeunes gens à Constantinople, fourniraient des ouvriers à des prix minimes.

Il ne faut pas oublier que la Perse est un pays essentiellement agricole, qu'elle veut surtout des transports à bon marché, et non de moyens rapides de communication, que, dès le mois de septembre, ses produits sont prêts et peuvent être exportés, que les froids commencent à la Noël pour finir au mois de mai ; on aurait au moins sept mois de navigation, espace de temps plus que suffisant pour faire tous les transports. La construction d'un canal préparerait celle d'une voie ferrée; les deux entreprises ne se porteraient aucun préjudice, par suite de l'éloignement des deux tracés, qui se couperaient seulement sur deux points, à Hassan-Kaleh et près du lac d'Ourmia.

L'industrie et le commerce européen ont intérêt à la mise en production du vaste territoire de la Perse, puisque chaque balle de coton ou de sésame qui sortira de ces contrées y fera entrer pour une valeur égale de produits manufacturés de l'Europe. Les 40 millions de cotonnades qui arrivent chaque année d'Angleterre ne suffisent pas aux besoins du pays; la population, surtout celle des campagnes, n'est, la plupart du temps, vêtue que de haillons sordides; mais, du jour où l'exportation sera rendue facile, les conditions économiques du pays changeront complètement; non-seulement la Perse consommera davantage, mais encore elle réclamera des marchandises de meilleure qualité que les indiennes qui lui viennent aujourd'hui d'Angleterre. Les produits de l'industrie française, qui lui plaisent tant, mais qu'elle ne peut payer aujourd'hui, trouveront alors place sur ses marchés.

Au point de vue du rendement, le canal serait une œuvre exceptionnelle; la compagnie concessionnaire n'aurait qu'à établir des tarifs différentiels pour favoriser l'exportation. Elle trouverait,

dans l'exploitation des mines, surtout des mines de cuivre et de sel, un fret tout prêt pour le moment où, le transport des produits persans terminé, le canal se trouverait inoccupé. Quant à l'exploitation des mines elles-mêmes, elle serait d'autant plus avantageuse que la compagnie aurait sous la main des ouvriers intelligents et déjà initiés à ces sortes de travaux; le Persan, habitué depuis des siècles à chercher, dans les entrailles de la terre, les sources d'eau sans lesquelles toute culture est inutile, est devenu un habile puisatier et peut devenir un excellent mineur.

Relativement à la population, la Perse offre plus d'avantages que la Chine; car, pour ne parler que d'un produit qui leur est commun, la Perse, avec ses 8 millions d'habitants, produit près de 1 million et demi de kilogrammes de soie, tandis que la Chine, avec une population soixante fois plus nombreuse, n'en produit que 7 à 8 millions.

C'est au point de l'avenir surtout que la Perse l'emporte; car elle offre aux travailleurs des champs immenses à défricher. Ses productions peuvent être au moins centuplées, tandis qu'en Chine, la terre, partout cultivée, partout fouillée, ne suffit plus aux besoins d'une population surabondante. En un mot, pour en tirer d'immenses richesses, il suffit de lui donner des voies de communcation.

E. Guilliny,
chargé d'une mission en Orient.

CORRESPONDANCE

CIRCULATION DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES DANS LE TUNNEL DU MONT-CENIS.

A Monsieur le Rédacteur en chef du *Journal des Économistes*.

Dans mon étude sur « les grandes voies de communication internationales (1), » j'ai insisté, à propos du tunnel du mont Cenis, sur la tendance marquée des voyageurs et des marchandises à préférer, même à prix plus élevés, les voies de circulation par terre, à celle de transport par mer, quelque perfectionnés d'ailleurs que fussent les moyens de navigation. J'ai cité ce fait curieux, qu'avant l'ouverture du tunnel, voyageurs et marchandises étaient obligés de parcourir, à l'aide des diligences et du roulage, en empruntant la route de terre de Saint-Michel à

(1) Publiée dans le *Journal des Economistes* du 15 avril dernier.

Suze, la lacune existant entre le chemin de fer de Victor-Emmanuel et la ligne de Suze à Turin. Ce parcours de 80 kilomètres coûtait 22 à 24 francs par voyageur et 44 francs en moyenne par tonne de marchandise. Le nombre des voyageurs, en 1862, n'en était pas moins de 42,000 et le tonnage des marchandises de 22,000.

Je dois à l'obligeance de M. Amilhau, directeur des chemins de la Haute-Italie, mais je n'ai reçu malheureusement qu'après la publication de mon travail, des renseignements très-intéressants sur le mouvement des voyageurs et des marchandises depuis que le tunnel du mont Cenis est ouvert à la circulation. En voici l'analyse succinte :

L'inauguration du tunnel du mont Cenis a eu lieu le 17 avril 1871, et le service actif complet pour les voyageurs et les marchandises date du 29 janvier 1872.

Actuellement, le nombre des trains de voyageurs par jour est de cinq en chaque direction (deux trains directs et trois omnibus).

Nombre des voyageurs transportés en 1874 : 131,060, savoir :

1re classe............	49,410
2e —	17,220
3e —	64,430

La durée de la traversée des trains de voyageurs entre Bardonnêche et le Replat est de 28 minutes.

Le nombre de tonnes de marchandises transportées en 1874, a été :

Marchandises à petite vitesse.......	230,953 tonnes.
— à grande vitesse.....	6,760
Bagages.........................	3,733
Total............	241,446 tonnes.

La durée de la traversée des trains de marchandises entre Bardonnêche et le Replat, est de 35 minutes.

Les prix par voyageur et par tonne de marchandise de Saint-Michel à Suze, sont les suivants :

	VOYAGEURS			BAGAGES	MARCHANDISES	
	Classe.			par tonne	Grande vitesse. La tonne	Petite vitesse. La tonne
	1e	2e	3e			
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
De Suze à Saint-Michel par le tunnel..............	13.35	9.70	7. »	52.11	51.48	14.40
De Suze à Saint-Michel par le chemin de fer Fell en 1870................	30. »	25. »	20. »	100. »	—	—
De Suze à Saint-Michel par les messageries impériales en 1868.........	35. »	35. »	20. »	79.50	75. »	55. »

La comparaison de ces chiffres et des résultats qui en ont été la conséquence, ne met-elle pas sur la voie des moyens par lesquels la France peut s'assurer avec l'Orient tout le mouvement que Brindisi menace de déplacer?

Permettez-moi de vous signaler, puisque je tiens la plume, deux erreurs qui se sont glissées dans l'impression de mon article, et qui ne sont pas sans quelque importance pour l'intelligence de ma discussion.

Page 23, ligne 27, il faut lire : *voie de terre*, au lieu de voie de mer.

Page 29-39. — Au lieu de : « on évalue la dépense du tunnel sous-marin à un *minimum* de 250 millions de francs. » — Il faut lire : à un *maximum*.

A. Chérot.

Paris, 4 mai 1875.

BULLETIN

LE FUTUR TARIF DE DOUANES EN FRANCE. — L'ACCROISSEMENT DU COMMERCE EXTÉRIEUR.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce vient d'adresser, le 7 avril dernier, la circulaire suivante à MM. les présidents des chambres de commerce, des chambres consultatives d'agriculture et des arts et manufactures :

Monsieur le président, les traités de commerce et de navigation conclus depuis 1860 avec les principaux pays d'Europe, arriveront à leur terme le 30 juin 1877. Dans deux ans, la France pourra régler librement ses tarifs de douane et de navigation. Il est temps, qu'en prévision de cette échéance, les chambres de commerce, ainsi que les chambres consultatives d'agriculture et des arts et manufactures, délibèrent sur les conditions économiques les plus propres à rassurer, à satisfaire et à concilier les intérêts qu'elles représentent. Je les invite à entrer dans cette délibération. Le gouvernement, en effet, ne saurait aujourd'hui, comme on l'a fait à une autre époque, arrêter la ligne de conduite qu'il doit suivre avant de les avoir consultées; non qu'il s'agisse de bouleverser le régime sous lequel le monde a vu se développer depuis quinze ans, et à travers nos plus cruelles épreuves, l'industrie et le commerce français.

Quelque opinion que l'on ait pu professer sur la réforme économique de 1860, et surtout sur la manière dont elle s'est accomplie, quels que soient les griefs qu'elle ait soulevés, il est incontestable que, depuis

cette époque, le mouvement de nos exportations et de nos importations s'est singulièrement accru, le travail national et la fortune publique ont trouvé dans nos relations avec l'étranger des ressources qu'il importe de sauvegarder, et sans doute il n'entre pas plus dans votre pensée que dans la nôtre, monsieur le président, de revenir en arrière. Mais si, au lieu d'envisager dans leur ensemble les tarifs conventionnels, on les examine dans leurs détails, certains dégrèvements de taxe peuvent être réclamés, certains accroissements admis.

Vous aurez de plus à comparer les avantages et les inconvénients respectifs que présentent, pour nos divers produits, les droits *ad valorem* et les droits spécifiques : les premiers, dont la base paraît plus juste et la charge moins onéreuse, peut-être, aux classes peu aisées; les seconds, d'une perception plus facile et moins incertaine.

Dans l'examen auquel je vous convie, vous ne méconnaîtrez pas, j'en suis assuré, les besoins du Trésor public. Les nécessités financières que nous ont imposées nos désastres pèseront longtemps encore sur nous. C'est un fardeau auquel nul intérêt ne doit ni ne peut se soustraire, mais qu'il importe de répartir de telle sorte que le travail ne soit entravé et ralenti nulle part. Si le remaniement de nos tarifs douaniers accroissait nos recettes, il pourrait nous être permis d'atténuer quelques-unes des taxes nouvelles contre lesquelles se sont élevées les plaintes les plus sérieuses; vous ne négligerez pas cette considération.

Lorsqu'ayant examiné nos tarifs sous les divers points de vue que j'ai l'honneur de vous signaler, l'agriculture, le commerce et l'industrie auront manifesté leurs vœux, nous aurons à choisir le meilleur moyen de les faire prévaloir. Deux voies s'ouvriront à nous : ou la prorogation pour une nouvelle série d'années des traités de commerce ; ou l'établissement, sous forme de loi, d'un nouveau tarif général. Il ne peut, en effet, être question de remettre en vigueur, à l'expiration des traités, le tarif général actuel ; il serait à beaucoup d'égards inapplicable.

Le régime des traités garantit à l'industrie la fixité des tarifs pendant une période qui lui permet de grandir et de s'étendre ; mais il aliène, dans une certaine mesure, l'indépendance de l'État, et fait à quelques égards dépendre de l'étranger l'appréciation de nos propres intérêts.

Le régime de la loi a été adopté par plusieurs pays qui s'étaient d'abord liés avec nous par traité. Ils ont converti, vous ne l'ignorez pas, leurs tarifs conventionnels en tarifs généraux. Devons-nous suivre leur exemple, et, dans ce cas, le commerce concevrait-il quelque alarme de la mobilité possible de la législation douanière, soit chez nous, soit chez nos voisins ?

Vous aurez à examiner cette question, monsieur le président, et

faire connaître à mon département les préférences de la chambre que vous présidez.

A l'appui des vœux que vous me ferez l'honneur de m'adresser, ce que je crois devoir vous demander avant tout, ce sont des faits précis, des renseignements qui ne puissent être contestés. Le gouvernement a besoin de connaître avec exactitude sur quoi reposent, en quoi consistent, jusqu'où s'étendent les intérêts divers qu'il a mission de protéger, et entre lesquels doit s'exercer au besoin son impartial et conciliant arbitrage. C'est pourquoi il s'adresse à la fois à toutes les chambres de commerce et aux chambres consultatives d'agriculture et des arts et manufactures, avec une confiance qui, j'en suis certain, ne sera pas trompée.

Recevez, etc.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,
C. DE MEAUX.

Les chiffres suivants sont cités par le ministre à l'appui de son assertion relative à l'accroissement du mouvement extérieur :

	Commerce général (par millions).		
	Importations.	Exportations.	Total.
1859	2354.8	3057.1	5411.9
1865	3527.4	4086.5	7613.9
1869	4008.7	3993.6	8002.3
1873	4576.4	4822.3	9398.7
1874	»	»	»

	Commerce spécial (par millions).		
	Importations.	Exportations.	Total.
1859	1640.6	2266.4	3907.1
1865	2641.8	3088.4	5730.2
1869	3153.1	3074.9	6228.0
1873	3554.8	3787.3	7342.1
1874	3748.0	3877.3	7625.7

STATISTIQUE DU SALON DE 1875 (*). — UNE GRAVE ERREUR OFFICIELLE.

Le Salon ouvert le 1er mai 1875 est le 4e de la République actuelle, le 51e du siècle, le 56e depuis 1793.

La première page du livret le désigne comme la « 92e exposition officielle depuis d'année 1673. » Il y a là une grave erreur, que quelques chiffres suffiront à corriger.

La date du premier Salon est aussi connue que celle de la 1re Expo-

(1) Voir celle du salon de 1873, numéro de mai 1874, p. 296.

sition de l'industrie, qui eut lieu en 1798. Le 1er livret des tableaux (1) que l'on connaisse est en effet, de 1673; mais trois Expositions avaient déjà précédé celle-ci; la 1re avait eu lieu en 1667, du 9 au 22 avril.

Ces trois en plus ne donneraient encore que 95 Salons, au compte administratif. Or, leur simple relevé en offre 102, ce que démontre le tableau suivant :

Liste des Salons de 1667 à 1875.

1667	1740	1756	1793	1814	1841	1859
1669	1741	1767	1795	1817	1842	1861
1671	1742	1769	1796	1819	1843	1863
1673	1743	1771	1797	1822	1844	1864
1675	1745	1773	1798	1824	1845	1865
1681	1746	—	1799	1827	1846	1866
1683	1747	1775	1800	—	1847	1867
1699	1748	1777	1801	1831	—	1868
1704	1750	1779	1802	1833	1848	1869
1706	1751	1781	—	1834	1849	1870
—	1753	1783	1804	1835	1850	—
1725	1755	1785	1806	1836	1851	1872
1727	1757	1787	1808	1837	—	1873
1737	1759	1789	1810	1838	1853	1874
1738	1761	1791	1812	1839	1855	1875
1739	1763	—	—	1840	1857	Total : 102

Résumé :

Sous Louis XIV...........	10	Sous la Restauration....	6
— Louis XV...........	26	— Louis-Philippe...	16
— Louis XVI..........	9	— la 2e République.	4
— la 1re République...	9	— le 2e Empire.....	13
— le 1er Empire.......	5	— la 3e République..	4
		Total :	102

Irréguliers, comme on le voit, dans leur chronologie, les Salons le sont également dans leur durée, leur époque, leur emplacement, dans le nombre et la nature même des produits exposés. Ainsi, jusqu'à l'organisation des Expositions des produits de l'industrie, les Salons reçoivent fréquemment, soit les tapisseries des manufactures royales, soit les modèles d'inventions mécaniques de quelques membres de l'Académie des sciences. Le nombre des œuvres exposées, ou plutôt admises,

(1) *Liste des tableavx et pièces de scvlptvre exposés dans la covrt du Palais-Royal par MM. les Peintres et Scvlptevrs de l'Académie royale.* In-4 de 4 p. Il y en eut deux éditions, ou plutôt deux tirages. (Brochure rarissime.)

car le jury ne reçoit, parfois, comme en 1846, que 1250 artistes sur 4350, varie avec des différences surprenantes. Pour prendre quelques exemples dans les Salons du siècle actuel : le premier (1800) ne contient que 275 numéros ; puis le chiffre monte peu à peu à 485 (1801), à 557 (1802), à 930 (1804), et à 1,210 (1810), chiffre au-dessous duquel il n'est plus descendu qu'une fois, en 1817 (1,097 numéros).

Sous Louis-Philippe, quand les Salons étaient annuels, le nombre des jobets d'art a presque constamment augmenté : depuis, les Expositions de 1848 et de 1855 ont présenté les chiffres exceptionnels de 5,180 et de 5,128 numéros : la première, par suite de la suppression du jury et de l'admission de toutes les œuvres ; la seconde, grâce au concours de toutes les nations, car la France ne figurait, dans ce total de 5,180, que pour environ 2,900 numéros ; celle de 1875 offre la moyenne à peu près ordinaire depuis vingt-cinq ans.

* * *

Le livret de 1875 contient 3,862 numéros, appartenant à 2,266 artistes. Œuvres et exposants sont ainsi répartis entre les sept divisions du Catalogue :

	Ouvrages.	Artistes.
Tableaux........................	2019	1192
Dessins, pastels, aquarelles, etc...	808	400 (*)
Sculpture........................	620	397
Gravure en médailles............	46	22
Architecture	105	80
Gravure	230	150
Lithographie....................	34	25
Total.......	3862	2266

Comparé au trois derniers salons, celui de cette année offre avec eux les différences suivantes :

	Peinture.	Sculpture et grav. méd.	Architecture.	Gravure et lithographie.	Total.
1872..	1536 nos	334 nos	55 nos	142 nos	2067 nos
1873..	1491	419	43	189	2142
1874..	2628	633	104	292	3657
1875..	2827	666	105	264	3862

Différence en plus :

Sur le Salon de 1874 : 205 ouvrages.

Sur le Salon de 1872 : 1795 —

* * *

(1) Sur les 507 qui exposent dans les dessins, 107 figurent dans les autres divisions. Reste donc, en réalité, 400.

Sur les 2266 artistes, les quatre groupes présentent les variétés suivantes :

En bloc :

Hommes.	Femmes.	Français.	Étrangers.	Naturalisés.	Sans indication.	Paris.	Province.
1974	292	1958	266	16	26	802	1156
2266		2266				1958	

En détail :

	Peinture.	Sculpture.	Architecture.	Gravure.	Total.
Hommes.......	1334	395	80	165	1974
Dames.........	90	15	»	7	112
Demoiselles....	168	9	»	3	180
Français.... ..	1340	378	77	163	1958
Étrangers......	226	29	2	9	266
Naturalisés	9	4	1	2	16
Paris..........	558	135	31	78	802
Province.......	782	243	46	85	1156
Sans indication.	47	8	»	1	26

Et si l'on remarque que presque tout l'Institut et nombre d'artistes exempts ou hors de concours se sont abstenus cette année, on voit que la réserve est belle et que l'art, chez nous, est loin de dégénérer.

EDMOND RENAUDIN.

SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE POLITIQUE

RÉUNION DU 5 MAI 1875.

COMMUNICATIONS : Début de l'enseignement de l'économie politique dans les écoles normales primaires. — L'enseignement de l'économie politique dans les colléges, etc.

Le futur congrès des sciences géographiques. — Le futur congrès de l'Association française pour l'avancement des sciences.

DISCUSSION à propos de l'enseignement de l'économie politique.

OUVRAGES PRÉSENTÉS.

M. JOSEPH GARNIER, membre de l'Institut, a présidé cette réunion, à laquelle assistaient M. Émile de Laveleye, professeur d'économie politique à la Faculté de droit de Liége, invité par le Bureau ; M. L. de Puydt, auteur d'un projet de percement de l'isthme américain, et L. Debrigges, rédacteur du *Siècle*, invités par des membres.

Après la présentation de trois ouvrages (voy. plus loin), M. le président a mentionné le sujet d'un prix d'histoire économique, institué par la Société *des études historiques*, ancien « Institut historique, » dont M. Gustave Duvert, membre de la Société, est secrétaire général adjoint.

Cette Société délivrera, dans sa séance publique de l'année 1876. un prix de 1,000 francs légué par M. Raymond, ancien membre de la Société, à l'auteur du meilleur Mémoire sur la question suivante : « Historique des Institutions de Prévoyance dans les divers pays et spécialement en France (1). »

Après cette communication, M. le président donne la parole à M. Frédéric Passy, en le priant de faire part à la Société de l'introduction récente de l'enseignement économique dans les écoles normales primaires de Seine-et-Oise et de la Seine.

M. **Frédéric Passy** rappelle qu'en novembre dernier, sur sa proposition et celle de M. E. Rendu, inspecteur général de l'instruction publique, et de quelques autres de leurs collègues, le Conseil général de Seine-et-Oise avait émis un vœu en faveur de l'introduction des notions essentielles de l'économie politique dans les écoles normales primaires. Ce même Conseil avait, en outre, afin de rendre ce vœu immédiatement réalisable, en lui donnant une sanction pratique, ouvert, au budget de 1875, un crédit applicable à l'enseignement réclamé.

C'est de ce vœu que s'est prévalu M. F. Passy; mettant à profit la bienveillance éclairée du ministre de l'instruction publique et les bonnes dispositions de M. le directeur de l'École normale de Versailles et de l'administration locale, il a obtenu, sauf à se charger lui-même de la tâche pour cette première année, qu'une dizaine de séances fussent, à partir du mois dernier, consacrées à l'exposition des principales vérités de la science. Cette innovation a paru goûtée des élèves aussi bien que des maîtres, et elle promet d'excellents résultats.

Désireux de battre le fer pendant qu'il était chaud, et certain d'ailleurs du concours de M. de Saint-Mesmin, directeur de l'École normale de la Seine, qui, depuis deux ans, s'était prononcé dans ce sens, M. F. Passy a obtenu la même autorisation pour cette école; il en arrive au moment où il fait sa communication.

---

(1) Les Mémoires manuscrits devront être adressés à l'administrateur, M. Louis-Lucas, 38, rue Gay-Lussac, avant le 1er janvier de l'année 1876, ils ne porteront pas de signature, mais seulement une devise répétée sur un pli cacheté qui contiendra le nom et l'adresse de l'auteur.

Un troisième cours, commencé quelques semaines plus tôt, est également fait par lui, celui-ci dans un établissement libre et d'un autre sexe, l'Ecole normale pour les jeunes filles, de Versailles, dont le Conseil d'administration a pour président M. Laboulaye, et pour vice-présidents, M. Marguerie et M. F. Passy lui-même.

Partout l'attention et l'intelligence des élèves sont vivement excitées, et déjà le professeur a pu, par quelques interrogations, se convaincre de l'heureuse influence de ce nouvel enseignement.

M. F. Passy croit devoir ajouter, d'une part, que quelques essais analogues ont été tentés déjà, et toujours avec succès, notamment par notre excellent collègue, M. Rozy, à Toulouse; d'autre part, que des vœux, plus ou moins identiques à celui du Conseil général de Seine-et-Oise, ont été antérieurement émis, notamment par le Conseil général de l'Oise, sur la proposition de M. Gustave Meurinne, il y a deux ou trois ans. Bien que l'on ait sous la main, à Beauvais même, un inspecteur prêt à se charger du cours demandé, il n'a pas été jusqu'à ce jour donné suite à ce vœu; mais il va être sérieusement repris.

M. F. Passy estime qu'il conviendrait que ceux de ses collègues des divers conseils généraux qui partagent ses vues sur la nécessité de l'enseignement économique, s'entendissent pour généraliser, à la session d'août, l'émission de vœux semblables, en ayant soin, comme il l'a fait à Versailles, d'appuyer ces vœux d'ouvertures de crédits et et de s'assurer, dans chaque département, de la coopération d'hommes capables d'entreprendre la tâche nouvelle. Cette difficulté, à son avis, malgré la pénurie encore trop grande des professeurs, — mais comment en avoir si l'on n'en forme pas, — n'est pas aussi absolue qu'on le prétend. A Rennes, notre collègue, M. Worms, si bien qualifié à tous les égards, serait prêt à répondre au premier appel; à Orléans, M. L. Rabourdin, élève diplômé du cours de la Chambre de commerce de Bordeaux, s'offre pour cette ville, pour Blois et pour Chartres au besoin; à Angoulême, M. Derivaux, avocat, dont nous ne pouvons omettre le nom, fait des cours dans les écoles des frères et au collége. Sur d'autres points, il y a des professeurs déjà chargés de cours publics, comme M. Liégeois à Nancy, M. Moullart à Amiens, M. Lescarret à Bordeaux, ou des professeurs de philosophie et d'histoire déjà préparés par leurs études antérieures; ou des hommes ayant déjà écrit ou enseigné, comme M. Paul Glaize et M. P. Garbouleau à Montpellier, M. P. Morin à Nantes, et bien d'autres dont le concours pourrait être assurémant obtenu. L'important est de marcher, et, une fois que l'on aura pu se rendre compte des premiers résultats, nul doute ne sera plus possible sur l'utilité, sur la nécessité même

de l'innovation dont il s'agit. On ne s'étonnera que de la lenteur avec laquelle aura été accueillie cette réforme si simple; n'y a-t-il pas quarante ans, pour le moins, que l'une des lumières des cours supérieurs de l'Université, Rossi lui-même, signalait en termes énergiques à la prévoyance trop endormie des « classes éclairées » l'impérieuse urgence de l'introduction des éléments de la science économique dans l'enseignement primaire? M. Duruy l'a proclamée depuis, en termes non moins forts. Espérons que M. Wallon aura l'honneur de réaliser ce progrès. Et pour qu'il le puisse, faisons appel à l'opinion, et tout spécialement aux votes et au budget des conseils généraux. Que le professorat économique soit une carrière, et les professeurs ne feront pas défaut.

Cette communication donne lieu à une conversation qui dure toute la soirée, et à laquelle prennent successivement part MM. Ad. Blaise (des Vosges), de Laveleye, Alglave, Paul Coq, Pascal Duprat, Paul Leroy-Beaulieu, Villiaumé et Clavé.

Nous ne reproduisons des observations présentées dans cet entretien que celles qui n'avaient point été présentées dans les discussions antérieures.

M. **de Laveleye** a fait cette importante observation que, si les premières notions d'économie politique avaient été plus répandues en France et, par conséquent, enseignées, les complications qui se sont produites, soit en économie sociale, soit en politique, auraient été plus faciles à résoudre, et beaucoup de tristes événements ne seraient pas à déplorer. En effet, les classes ouvrières auraient été moins exigeantes, moins chimériques, moins dangereuses; les classes bourgeoises, de leur côté, auraient été plus disposées à étudier les questions, à écouter les réclamations, à moins réagir contre les réformes; elles auraient été moins affolées, moins réactionnaires et moins favorables au césarisme.

M. de Laveleye ne s'explique pas l'absence de l'enseignement économique dans les lycées.

M. Paul Coq ne partage pas les vues de ceux qui demanderaient la création d'une Faculté nouvelle dans l'enseignement. Ce n'est point par en haut, c'est par en bas qu'on doit, suivant lui, chercher à résoudre un problème qui se heurte, dans la région universitaire, à d'invincibles répugnances. Pour en triompher, il n'est que la loi.

C'est la marche adoptée en 1865 pour l'élargissement du cadre de l'instruction secondaire spéciale. Avant cette époque, l'Économie politique ne faisait point partie des matières qui composent le pro-

gramme de cet enseignement scolaire. Depuis lors, dans l'instruction secondaire, tout a dû plier sous ses exigences. Tant qu'on n'agira pas de même pour l'enseignement classique proprement dit, la Science économique sera mise au ban du corps enseignant. On lui fermera obstinément l'entrée des lycées et des colléges, et la France donnera le singulier spectacle, déjà signalé au Congrès des sciences à Lyon, par un honorable membre de l'Institut. C'est ainsi que les classes, qu'on appelle dirigeantes, resteront étrangères à des notions qui seront le lot exclusif de ceux qui devraient recevoir d'elles une saine direction.

C'est là un spectacle aussi affligeant, comparé à ce qui se passe dans d'autres pays, qu'il fait peu d'honneur à la réputation d'intelligence dont on tire à bon droit chez nous vanité à d'autres égards. On ne s'explique pas qu'une nation renommée pour son esprit pratique, souffre incessamment de pareilles contradictions. Cela ne peut provenir que d'une chose : il n'y a que l'illusion dans laquelle vit, à cet égard, la bourgeoisie, qui puisse expliquer ce qui se passe. Chacun semble convaincu que les notions de l'ordre économique constituent une somme de vérités vulgaires, qui font que le soin et l'étude sont ici de trop.

En conséquence, chacun se désintéresse comme à l'envi de cet enseignement, bon tout au plus pour l'ouvrier. La vérité est qu'en ce point la bourgeoisie est tout aussi en arrière que l'homme de la main-d'œuvre. Ainsi, tel grand administrateur, tel chef d'armée, donnent incessamment des preuves d'une ignorance aboutissant aux plus fausses mesures. Il y a de cela des exemples aussi nombreux que constants.

Quant à la crainte exprimée par un précédent orateur, que le manque de maîtres soit ici une pierre d'achoppement, l'objection est simplement spécieuse. La France n'est pas si pauvre d'hommes cultivant les principes mis en lumière par Smith et Turgot, qu'elle puisse manquer de personnel enseignant. Cette raison est celle, termine M. Coq, de gens décidés à ne rien faire. Introduisez la Science économique dans les lycées, non-seulement les maîtres suffiront amplement à cette tâche, mais ce sera là une pépinière où les bons maîtres pourront aisément se recruter.

M. Joseph Garnier rappelle à ce sujet ce qui a été dit plusieurs fois, que les professeurs de philosophie et d'histoire ne tarderaient pas à être des professeurs d'économie politique très-suffisants pour les colléges. Il pense aussi qu'il serait facile de trouver des professeurs pour les facultés de droit, en dehors des agrégés et des docteurs qui ne s'empressent pas de l'étudier, et auxquels les

écoles veulent cependant réserver les chaires qu'elles repousseront tant qu'un ministre ne les leur imposera pas.

M. Villiaumé pense que la seule condition à exiger des professeurs des écoles de droit serait de savoir l'économie politique. L'agrégation ou le doctorat n'ont ici aucune signification. Beaucoup de célèbres avocats n'ont jamais été docteurs, et beaucoup de jeunes jurisconsultes ont pris ce grade. M. Villiaumé critique ensuite la composition du Conseil supérieur de l'instruction publique, dont la plupart des membres ont été jusqu'ici imbus de préjugés économiques, pour ne parler que de ceux-là.

Dans le cours de la discussion, M. le Secrétaire perpétuel a lu une lettre de M. E. **Worms**, professeur à la Faculté de Rennes, ayant pour objet d'appeler l'attention de la Société sur l'opportunité de nouvelles démarches à faire par elle, pour l'enseignement de l'Economie politique auprès du nouveau ministre qui, « n'étant pas économiste de profession, ne pensera pas que la science peut se contenter de sa présence au pouvoir, et qui de plus, moins suspect, montrera moins de résistance pour les changements dont l'introduction lui sera demandée. »

M. Jules Clavé appuie vivement la proposition de M. Worms, qui a l'assentiment de la réunion tout entière.

M. Georges Renaud informe la Réunion qu'il se tiendra dans la première quinzaine d'août, à Paris, un Congrès international des sciences géographiques. Ce congrès est divisé en cinq groupes, dont un porte le nom de *groupe économique*. A l'ordre du jour de ses travaux figurent les questions de colonisation, d'émigration, de monnaies, de poids et mesures et autres. Il est à désirer que les économistes y prennent part en aussi grand nombre que possible. Leur présence est plus que jamais nécessaire, car les problèmes économiques occupent une part de plus en plus large dans les travaux de la Société de géographie, grâce surtout à la Commission de géographie commerciale. Le Congrès se tiendra aux Tuileries (pavillon de Flore) et sera accompagné d'une exposition géographique. La Commission de géographie commerciale installera en même temps une exposition économique spéciale sur la terrasse du bord de l'eau. Pour être membre du Congrès, il n'y aura à acquitter qu'une modeste cotisation de 15 francs, et l'on peut se procurer des bulletins de souscription à la librairie Guillaumin.

M. Renaud rappelle ensuite que du 19 au 26 août aura lieu à Nantes le Congrès de l'Association française pour l'avancement des

sciences. La prochaine session sera présidée, pour l'ensemble de l'ensemble de l'association, par M. d'Eichthal, et pour la section d'économie politique et de statistique, par M. Levasseur, membre de l'Institut. Un grand nombre de mémoires et de travaux de toutes sortes sont en préparation. Les économistes nantais ont promis leur intervention active ; plusieurs économistes parisiens, belges et autres ont également promis de venir à cette solennité. Parmi les questions à l'ordre du jour, se trouvent celles de la concurrence en matière de chemins de fer, de l'amortissement, des effets économiques de l'indemnité prussienne, de la navigation de la Basse-Loire, de la justice consulaire, etc. Pendant le Congrès auront lieu diverses excursions scientifiques, l'une aux pierres druidiques de Carnac, une autre aux salines de Guérande et du Croisic, une troisième aux Sables d'Olonne. En somme, la session promet d'être bonne et fructueuse en ce qui concerne l'économie politique.

OUVRAGES PRÉSENTÉS.

Le crédit et les banques d'émission (1) par M. Victor Bonnet; contient des études nouvelles et une partie de l'ouvrage *le Crédit et les Finances* (2).

Statuts de la Banque populaire de Milan (3), traduits par M. Francesco Vigaro.

Appunti sul progetto di legge presentato el parlamento italiano le 18 décembre 1874, *par le Societa anonime commerciali* (*responsabilità, votazioni, dividendi*), par M. Camillà Palavicino (4).

BIBLIOGRAPHIE

De la démocratie en Europe. — Questions religieuses et juridiques. — Droit public interne, par M. C Mailfer. 1 vol. in-8°, Paris, Guillaumin, 1874.

L'auteur de ce livre est un homme consciencieux ; il a étudié, pensé et écrit (5) longtemps avant de publier ce livre, qui traite, comme on peut le voir par le titre, les problèmes qui intéressent le plus notre temps.

---

(1) Paris, 1 vol. in 8°, 1875; Plon, Guillaumin.

(2) Paris, 1 vol. in 8° ; Laisné, Guillaumin, 1865.

(3) Cannes, Vidal, 1875, in-8° de 24 pages.

(4) In-8o de 12 pages.

(5) *Recherches historiques du juste et de l'autorité en philosophie appliquée.* Paris, Guillaumin, 2 forts vol. in-8.

Qu'est-ce que cette démocratie moderne, qui ne ressemble à aucune de celles dont parle l'histoire? Comment sera-t-elle constituée? Quelles seront les conditions de stabilité de la société qui se transforme devant nous? Voilà les questions discutées dans ce volume.

M. Mailfer a divisé son travail en trois livres. Le premier, intitulé : « Questions religieuses autoritaires », se divise en six chapitres ; le second, intitulé : « Aperçus rétrospectifs », est un coup d'œil sur notre histoire depuis la révolution; le troisième, intitulé « Questions juridiques, droit public interne», traite, en dix chapitres, de l'organisation politique de la société.

En religion, autant que nous avons pu le comprendre, l'auteur est un catholique libéral. Il voit le catholicisme, non tel qu'il est, mais tel qu'il le conçoit et le désire. « Qui, mieux que le catholicisme, avec son organisation puissante, sa pure morale (!), ses moyens persuasifs de toutes sortes, son idiome mystérieux, universel et sonore, ses pompes et ses cérémonies, qui s'adressent à la fois à toutes les facultés de l'âme humaine..., qui, mieux que lui, peut se faire l'organe universel de la loi morale, uniforme pour tous les hommes, parce qu'elle émane d'un Dieu unique? Les abus qui ont discrédité l'enseignement du catholicisme n'existent plus. L'accord du catholicisme et de la démocratie est dans les principes, leur désaccord n'est qu'à la surface. »

Nous ne nous chargerons pas, on le comprend, de concilier la doctrine de M. Mailfer avec le petit résumé ou *syllabus*, qui fit quelque bruit, il n'y a pas longtemps, ni de dire comment fait M. Mailfer concorder les principes d'égalité, de liberté, de souveraineté du peuple, qu'il expose, à peu près dans les mêmes termes que les législateurs de la révolution, avec le catholicisme actuel. Constatons seulement que son goût pour le catholicisme ne lui fait pas méconnaître les conditions essentielles de stabilité de la société moderne.

Son résumé historique du second livre et ses théories d'organisation exposées dans le troisième sont conçus au même point de vue. Il est généralement fidèle aux principes de la révolution, mais il semble regretter de les tenir d'elle ; il est visible qu'elle lui déplaît et qu'il n'a nulle envie d'être traité de révolutionnaire, à quelque titre que ce soit. En cela, comme en ses professions de foi spiritualiste, il est à la mode du jour, ou plutôt à la mode d'il y a vingt ou vingt-cinq ans.

Le libéralisme de l'auteur n'a rien de radical et d'alarmant. Il admet un contrôle de l'État sur l'enseignement, sur la presse périodique et même, en certains cas, sur les livres. « Les cultes publics, l'enseignement moral qui en résulte, rentrent dans le domaine du pouvoir enseignant; et s'il ne lui appartient pas d'affirmer la vérité absolue des dogmes enseignés par les cultes, *il lui appartient de vérifier la morale qui en découle*, de choisir entre ceux d'entre eux dont la morale est en harmonie

avec les principes du droit nouveau, de les favoriser, de les soutenir, et de proscrire ceux dont la pratique publique lui paraîtra de nature à troubler l'ordre public établi par la loi. »

On peut être libéral avec ces principes, mais on peut aussi, en appliquant ces mêmes formules, être le plus exclusif des autoritaires. Quoi! s'il appartient à l'État, dites au gouvernement, dites plus correctement aux hommes chargés de gouverner, de juger de la morale qui doit être favorisée et de celle qui doit être proscrite (quelle expression déplorable!), il dépendra d'eux de façonner l'opinion, de fausser la conscience publique et de substituer leur souveraineté à celle du peuple! On aura ouvert la voie à toutes les usurpations.

Certes, ce n'est pas là l'intention de M. Mailfer; mais c'est la conséquence naturelle des solutions auxquelles il arrive, à la suite de la contradiction que nous avons signalée à son point de départ. C'est une belle chose que de désirer ne froisser personne et de pousser la bienveillance jusqu'à vouloir contenter à la fois ceux qui professent les doctrines opposées, mais c'est poursuivre un but chimérique. On ne saurait se soustraire à la logique.

Or, il est clair que, si l'on croit que le pouvoir spirituel réside quelque part hors de la société, il faut mettre tous les individus qui constituent la société sous la tutelle de ce pouvoir; il définira la morale, dirigera l'enseignement et par suite la presse; au contraire, on pense que si le pouvoir spirituel réside dans l'opinion publique libre. Si l'on a pleine confiance dans cette opinion, au point de professer la doctrine de la souveraineté du peuple, on doit laisser à l'opinion libre le soin de définir la morale, de la choisir, de l'enseigner et de la pratiquer; on se fie à l'opinion pour la constatation et la répression des abus. Admettre à la fois la souveraineté du peuple et la faculté pour les gouvernants de définir la bonne morale et de proscrire la mauvaise, c'est admettre deux choses contradictoires.

Nous ne ferons pas un crime à M. Mailfer de cette contradiction, qui se trouve de notre temps dans un grand nombre d'esprits, chez la plupart des lettrés et dans l'enseignement même de notre temps. Mais, à notre avis du moins, cette contradiction qui fait de notre époque l'une des plus troublées que mentionne l'histoire, c'est cette contradiction qui est le mal dont nous souffrons et qu'il appartient aux penseurs et aux écrivains de combattre et de faire cesser.

Après avoir signalé ce qui constitue, à notre avis, le défaut capital du livre de M. Mailfer, n'hésitons pas à constater ses qualités, sa candeur, ses études consciencieuses, l'attention qu'il a donnée aux jurisconsultes qui ont fondé le droit des gens, « tous protestants », comme il le remarque avec exactitude. Sans doute, nous aimerions mieux qu'il eût moins fréquenté l'école ecclésiastique et eût vécu en commerce suivi avec des penseurs moins officiels et plus vigoureux; mais on ne peut

exiger qu'un écrivain ait un autre tempérament que le sien et d'autres habitudes d'esprit que les siennes. Si ce livre n'est pas celui que nous désirerions, c'est celui d'un esprit studieux et honnête. Combien s'en publient chaque jour dont on ne pourrait pas dire autant!

COURCELLE-SENEUIL.

De grenzen der Staatsmacht (les Limites du pouvoir de l'État), par M. C.-W. OPZOOMER. Amsterdam, J.-H. Gebhard, 1873; in-8 de 95 pages.

M. C.-W. Opzoomer, professeur de droit à l'Université d'Utrecht, auteur de plusieurs ouvrages de philosophie morale, d'économie politique et de jurisprudence, a lu le manuscrit de cette brochure en octobre 1872, à l'Académie royale des sciences de Hollande. Elle expose une nouvelle théorie du pouvoir de l'État et de ses rapports avec l'individu, appelée par son auteur *théorie positive*, parce que, selon lui, c'est la seule capable de guider plus sûrement la conduite des hommes d'État. De même que M. E. Laboulaye dans son ouvrage : *l'État et ses limites*, M. Opzoomer appelle notre attention sur la vraie liberté individuelle, c'est-à-dire sur la liberté fondamentale dont on ne s'occupe guère, et qui est cependant bien plus importante que la liberté de forme. Il fait, en même temps, une étude fort intéressante sur la question des majorités et des minorités, en concluant que la majorité perd ses droits lorsqu'il s'agit de choses où il ne peut être question de domination de l'un sur l'autre. « Nous ne nous opposons pas, dit-il, à ce qu'on fasse des lois, qu'on gouverne conformément aux vœux de la majorité, mais nous défendons qu'on en fasse et qu'on gouverne où ni l'un ni l'autre n'ont de raison d'être, et où seule la liberté individuelle pleine et entière a le droit de régner. Car le danger d'injustice ne gît point dans la décision de la majorité, mais bien dans ce qu'elle s'occupe de questions où le droit de décision ne lui appartient pas. »

Il passe ensuite à l'examen des théories de Humboldt, de Stuart-Mill, de Bastiat, d'Ahrens, de Rœder et de Dupont-White. Celle-ci est complètement rejetée par lui ; quant aux autres, après les avoir soumises à une savante critique, et tout en rendant hommage aux efforts de leurs auteurs pour établir un principe immuable définissant exactement les limites du pouvoir de l'État, il finit par prouver que leurs propres œuvres témoignent de l'impossibilité d'atteindre ce but. M. Opzoomer ne fait nulle part mention de la théorie de M. Jules Duval (1) ni de celle du baron hongrois Joseph Eœtvoes, préconisée par M. Laboulaye.

Arrivant aux conclusions, M. Opzoomer dit que, dans nos relations

---

(1) Voy. le *Journal des Économistes*, n° de mars 1870.

morales avec nos semblables, il n'y a qu'un seul grand principe: « Aimez votre prochain. » Tout autre principe qu'on voudrait établir ne mérite pas ce nom, et sort des règles soumises à ce seul grand principe de la morale qu'il vient de citer. Ce principe est constant, inébranlable, et mis en contact avec les circonstances de chaque cas particulier, c'est précisément sa stabilité qui demande une modification plus ou moins grande de la règle établie pour ce cas. Pour donner plus de force à ses arguments, il ajoute qu'une règle peut avoir des exceptions, tandis qu'un principe ne saurait en avoir. Passant ensuite de la morale aux devoirs de l'État, il dit qu'ici également il n'y a qu'un seul grand principe: « Contribuez au véritable intérêt social, favorisez-le. » Tout le reste n'est qu'une règle pour la pratique ordinaire. Mais cette règle est très-importante, comme on le voit par les contestations qui s'élèvent de toutes parts au sujet des droits de l'État. Tous sont d'accord que la justice incombe à l'État, parce qu'elle est nécessaire, et que sa nécessité existera probablement toujours. Mais serait-il prudent de réduire spontanément l'État à un rôle de justicier pur et simple? N'y aurait-il pas de danger à substituer de nouvelles choses à celles qui existent depuis des siècles, sans avoir mûrement réfléchi, sans avoir acquis la certitude qu'un changement est désirable pour le bien de la société? C'est en développant ces raisonnements, que M. Opzoomer arrive à établir les règles suivantes qui forment sa *théorie positive*, et qui doivent conduire graduellement à la réalisation de la doctrine de l'État justicier, ou du moins à s'en approcher autant que possible.

1° La principale fonction, toujours indispensable et indiscutable de l'État, est la protection des personnes et des propriétés contre toute atteinte venant soit de l'étranger, soit de l'intérieur, c'est-à-dire le maintien du droit contre d'autres États et contre d'autres individus, étrangers ou citoyens.

2° Toute autre occupation de l'État est sujette à contestation. La discussion, dans ce cas, doit se borner à la recherche des avantages et des préjudices qui dépendent toujours exclusivement des circonstances. Si les partis socialistes ou individualistes persistent à vouloir toujours ramener tout à leurs doctrines respectives, au lieu de se rendre à l'évidence des preuves tirées des circonstances, ils ne seront utiles ni à la vérité ni à l'intérêt social.

3° Toute attribution nouvelle qu'on voudra donner à l'Etat devra être préalablement examinée avec soin, et concédée seulement lorsqu'il sera prouvé d'une manière péremptoire que la chose est nécessaire et urgente dans l'intérêt de la nation, qu'elle peut être réalisée utilement et promptement par l'État, et qu'autrement elle ne le serait jamais qu'incomplètement ou tardivement.

4° Il ne faut pas que l'État se débarrasse subitement ou s'occupe lé-

gèrement de ce dont il est chargé depuis longtemps. Il faut qu'il tienne la main à ce qu'il a créé ou fondé, et ne le laisse pas dépérir par la seule raison qu'il le juge étranger à ses attributions.

5° De même, l'État ne doit pas vouloir le retenir indéfiniment entre ses mains. Au contraire, il doit constamment permettre, susciter même, des tentatives pour transférer partie de ses travaux aux citoyens et à des sociétés libres. Qu'en ceci il agisse surtout selon les vœux et les idées de la nation. Vouloir s'y opposer serait une grande faute. Qu'il y accède donc avec empressement, en y contribuant de toute sa bonne volonté et en préparant les voies sans dangereuse précipitation.

Cette théorie, mise en pratique avec soin, nous semble devoir conduire avec le temps à la liberté individuelle au plus haut degré, c'est-à-dire à cette liberté entière de l'individu de se consacrer volontairement à la cause commune. En suivant bien les règles établies par M. Opzoomer, l'État protégera les intérêts privés contre la puissance de son propre pouvoir, contre l'indiscrétion de sa police, contre l'arbitraire de ses magistrats, contre le caprice de ses fonctionnaires; il s'indignera du moindre despotisme de la part de ses agents, et il armera les citoyens contre toute usurpation, contre toute injustice de leur part. En un mot, le pouvoir de l'État et la liberté du peuple finiront peu à peu par se mettre d'accord ; on verra que l'un ne peut se passer de l'autre, que l'État a besoin du citoyen, comme le citoyen a besoin de l'État. En observant le grand principe indiqué par M. Opzoomer et ses règles établies pour la pratique, l'État deviendra en quelque sorte un homme modèle qui exercera une influence salutaire sur chaque citoyen. La première règle de l'Etat doit toujours être l'*abstention*; il faut un motif pour agir, mais il n'en faut pas pour l'inaction. L'État ne peut prendre soin de tout sans faire des mécontents; il ne doit pas oublier qu'il y a d'autres autorités spéciales, plus aptes que la sienne, dont il suffit de provoquer l'initiative.

Nous sommes parfaitement d'accord avec M. Opzoomer en ceci, qu'il est impossible d'établir dès à présent les limites précises du pouvoir de l'Etat; cette question nous rappelle les paroles de J.-B. Say: « La philosophie qui nous manque, c'est de savoir ignorer. » L'expérience, l'observation seules pourront nous l'apprendre, de même que toutes les autres vérités dont la science économique s'enrichit chaque jour. Mais bien qu'il nous soit impossible de définir, quant à présent, avec exactitude, jusqu'à quel point nous voudrions voir se modifier la situation actuelle, nous sentons le besoin de réformes pour nous rapprocher de ce point. Pour faire des réformes, il est utile d'avoir une ligne de conduite à suivre. Cette ligne de conduite nous est indiquée par les règles de la théorie de M. Opzoomer. On pourra objecter que ces règles ne sont pas nouvelles, mais il fallait les mettre dans un cadre pour que l'État les eût constam-

ment sous les yeux, et qu'il ne s'en écartât point; elles s'accordent avec les conclusions d'Adam Smith (1). M. Jules Simon, dans *la Liberté*, explique dans le même sens les paroles d'Aristote ; M. Joseph Garnier, dans son *Traité d'économie politique*, en développant aussi les mêmes idées, conclut à la formule d'Argenson : « Ne pas trop gouverner » (2). Nous croyons donc, pour finir, devoir remercier M. Opzoomer d'avoir en quelque sorte codifié les saines idées économiques sur cette question, et si le germe de ces idées date, en effet, d'Aristote, ne serait-il pas temps aujourd'hui que les règles formulées par M. Opzoomer devinssent la base des lois constitutionnelles de toutes les nations qui désirent la liberté réelle plutôt que la liberté apparente. MEYNERS D'ESTREY.

NOUVEAU TRAITÉ D'ÉCONOMIE POLITIQUE, par M. Victor DEHEURLE. Un vol. gr. in-18. Paris, 1873. Guillaumin et Cie, éditeurs.

Nouveau Traité d'économie politique. Pourquoi *nouveau*? Il l'était sans doute lorsqu'il est sorti de l'imprimerie, et il l'est encore puisque sa publication ne date guère que de deux ans; mais il ne l'est déjà plus que d'une nouveauté relative, qui se perd un peu tous les jours; quelques années encore, et, pour peu que d'autres traités aient paru sur la même matière, comme cela est fort probable, il ne sera plus nouveau du tout et son titre sera un anachronisme. *Nouveau traité*.., est-ce à dire que M. Deheurle fait l'économie politique d'une méthode toute nouvelle, comme Sganarelle faisait la médecine ? Nullement; M. Deheurle n'est ni un « socialiste de la chaire », ni un novateur, ni même un simple dissident. C'est un économiste sérieux et orthodoxe, ou mieux, un économiste sans épithète. Un de nos confrères, M. Villiaumé, auteur lui aussi, soit dit en passant d'un *Nouveau Traité d'économie politique* qui est déjà ancien (2 vol. in-8°, 1857), constatait récemment, avec raison, qu'à la différence des socialistes, parmi lesquels on compte à peu près autant de systèmes que de personnes, les économistes sont tous d'accord entre eux. Ils sont d'accord en effet sur les lois fondamentales de la production et de la distribution des richesses, comme les physiciens sont d'accord sur les lois du monde physique et les chimistes sur celles qui président aux combinaisons des corps, et les dissidences qui subsistent entre eux ne se rapportent guère qu'à des questions secondaires de théorie abstraite et de terminologie, ou d'application et de pratique. Cela signifie et cela prouve que l'économie politique est bien une science proprement dite, fondée, comme toutes les autres sciences, sur l'observation, l'expérience

---

(1) Voy. fin du chap. IX, liv. IV,

(2) Voy. liv. VII, chap. VIII (7e édit.).

et le raisonnement. Cette science, M. Deheurle l'enseigne telle qu'il l'a puisée aux bonnes sources; il en expose surtout ce qui précisément est désormais acquis et incontesté; il semble éviter de s'appesantir sur les points sujets à controverse, et peut-être même pourrait-on lui reprocher une certaine timidité qui ne lui permet pas toujours de tirer des principes et des lois économiques toutes leurs conséquences. Je m'expliquerai plus loin sur ce grief, qui, s'il est fondé, ne donne en tout cas au livre de M. Deheurle aucun caractère de nouveauté.

M. Deheurle ne nous paraît pas non plus s'être écarté de la route frayée par la distinction un peu subtile qu'il établit entre l'économie politique et l'économie sociale proprement dite, en faisant de ces deux études des subdivisions de l'économie sociale générale, qui elle-même constitue, avec la politique, la *science sociale* ou *sociologie*, divisée en deux grandes branches dont la première se subdivise en deux autres. C'est là une de ces vues théoriques, une de ces façons d'envisager la science qui ne touchent point aux principes: questions de méthode que chaque écrivain peut résoudre selon sa convenance.

Pour M. Deheurle, l'objet de l'économie sociale générale est « l'analyse de tout ce qui est *utile* à l'homme pour se développer en société, physiquement et moralement », et celui de l'économie sociale « proprement dite », est d'étudier « comment l'homme se forme, s'entretient et s'améliore par la famille, l'éducation, les institutions multiples (1), le régime pénitentiaire et l'assistance publique. » Quant à l'économie politique, elle « étudie spécialement comment l'utilité matérielle ou richesse est produite, distribuée et consommée. » Enfin « la politique est la science des pouvoirs délégués et exercés pour garantir la personne et les biens de l'individu et pour sauvegarder l'intérêt général; elle a pour objet la constitution, le mécanisme et les lois de l'être collectif appelé État; elle est la science du gouvernement. »

Cette manière d'entendre et de diviser la science sociale diffère de celle qu'ont adoptée d'autres « sociologistes », notamment M. Ambroise Clément, qui partage la science sociale en trois branches: économie politique, morale expérimentale et politique théorique, et surtout Auguste Comte, qui, confondant la sociologie avec l'histoire et la rattachant à la biologie, en faisait la science du développement et de la constitution des sociétés. Je ne me prononcerai pas entre ces systèmes, qui tous trois peuvent donner prise à la critique, et dont l'examen nous éloignerait de notre sujet, je veux dire de notre auteur. Je reviens à ce dernier, et je ne vois rien non plus d'insolite dans la formule par laquelle il assigne

(1) Le mot *multiples* est sans doute le résultat d'une erreur typographique; peut-être l'auteur avait-il écrit *municipales*... C'est une correction à faire dans la prochaine édition.

pour principes fondamentaux à la vie sociale la *liberté*, la *justice égalitaire* et la *responsabilité personnelle et solidaire.* Il est vrai qu'à ces trois principes, M. Deheurle en ajoute un troisième, l'*autorité;* mais il reconnaît implicitement que l'autorité est moins un principe qu'une institution, qu'une fonction destinée à assurer la pratique et le respect des vrais principes sociaux, au premier rang desquels M. Deheurle place avec raison la liberté. « La liberté, dit-il, est le premier principe du développement social, et en même temps la fin précieuse dont l'humanité cherche la garantie en fondant les sociétés politiques. L'esclave n'est qu'une machine. C'est la liberté seule qui fait l'homme.» Les notions qu'il donne de l'égalité ou, pour employer son expression, de la « justice égalitaire, » de la responsabilité et de la solidarité, du droit et de la loi de l'ordre et du progrès ne sont pas moins saines et si l'on peut ainsi dire, moins correctes. Il montre bien qu'il y a une *statique sociale*, qui fait connaître les conditions d'équilibre des forces sociales, et que cet équilibre est compromis dès qu'un des grands principes sur lesquels il repose est faussé ou méconnu. Ici toutefois nous voyons déjà notre auteur s'écarter de ces mêmes principes, ou du moins les perdre de vue et mettre le bout du pied dans une voie où il est toujours dangereux de s'aventurer. Il repousse d'une manière générale les priviléges et les monopoles, non-seulement parce qu'ils sont une violation flagrante de la justice égalitaire, mais aussi parce qu'ils nuisent à l'accroissement de la richesse publique et à sa distribution normale; mais il accorde que « cependant l'autorité sociale peut *concéder des priviléges momentanés* pour procurer aux membres d'une société une utilité générale qui ferait défaut, ou pour favoriser l'introduction d'une industrie nouvelle. » Voilà qui est bien vague et bien élastique, et qui peut mener fort loin. M. Deheurle le sent, et il essaie de corriger son inconséquence première par une autre inconséquence. « Mais, dit-il, si le privilége est accordé à un sociétaire aux dépens d'un autre, ce que l'on donne à l'un est volé à un autre citoyen, il y a spoliation, il peut y avoir crime social ». Eh! sans doute! Et comment un privilége peut-il être concédé à un individu, à un groupe d'individus, si ce n'est aux dépens d'autres individus? Voilà ce qu'il faudrait spécifier et expliquer. Ce que l'Etat donne aux uns, il le prend nécessairement aux autres; l'industrie dont il concède le monopole à un ou plusieurs entrepreneurs, il interdit à tous les autres de l'exercer. Il y a donc toujours, sinon *crime social*, au moins violation plus ou moins grave de la liberté et de l'égalité.

Je retrouve plus loin le même oubli des principes si rigoureusement posés au début. C'est lors que M. Deheurle s'occupe des services publics (Chap. XI). Ici encore il commence par déclarer que « toutes les fois qu'un service public est organisé pour obtenir une utilité toute matérielle, nous devons nous garder de le transformer en monopole; » et que

« si l'initiative privée suffit à faire une concurrence victorieuse à l'entreprise de l'État, c'est que l'institution ne doit pas rentrer dans les services publics, à moins que l'on ne soit en présence d'un intérêt d'ordre public ». Mais aussitôt après nous lisons cette phrase : « Cependant le monopole peut être établi pour assurer la perception d'un impôt... » *Peut être établi!* Qu'est-ce à dire? Que la chose est possible? Hélas! oui, elle ne l'est que trop; témoin la monopolisation des tabacs que cite M. Deheurle, et celle de la poudre, et celle des allumettes, qu'il aurait pu citer aussi. Mais notre auteur entend-il que la chose est licite, qu'elle est conforme au principe de justice et aux lois économiques? Oh! en ce cas, je ne saurais plus être d'accord avec lui, et cette fois encore il me paraît céder à cette timidité regrettable, dont je parlais au début, et qui le fait reculer devant les conséquences logiques des lois que lui-même a formulées.

En cela, il faut bien le dire, M. Deheurle ne se distingue pas de la plupart des économistes, et je pourrais dire des savants contemporains. Combien en est-il, en effet, qui osent rompre en visière aux préjugés du vulgaire, aux habitudes établies, aux fictions traditionnelles aux dogmes imposés, qui aient le courage de condamner hautement au nom de la science les erreurs de la routine? Le raisonnement de M. Deheurle revient à ceci : le monopole, la mise en régie d'une industrie, quelconque est inadmissible au point de vue économique; l'État ne doit pas se faire entrepreneur sans nécessité absolue; *cependant* rien n'empêche l'État de se faire marchand de tabac ou d'autre chose pour se procurer de l'argent. Eh bien, pour en dire mon avis, le monopole du tabac est, comme le serait celui du thé, du sucre ou du café, comme l'est celui des allumettes, absolument injustifiable, si ce n'est par la seule raison qui dispense de toute autre : *quia nominor leo.*

L'État dit au fumeur : « Mon cher monsieur, vous fumez, c'est une très-mauvaise habitude ; je serais pourtant désolé qu'il vous prît fantaisie de vous en corriger, car vous allez, s'il vous plaît acheter votre tabac chez moi et non ailleurs ; vous me le payerez vingt fois ce qu'il vaut, et cela me rapportera quelque 200 millions dont j'ai besoin pour mes petites dépenses. » Et des économistes trouvent cela tout simple!

Cette question des monopoles d'État et des services publics ou réputés tels se rattache d'ailleurs à deux autres questions beaucoup plus générales, les plus graves et les plus délicates de toutes celles qui sont du domaine de l'économie politique : la question de la limite des attributions de l'État et celle de l'impôt. Ni l'une ni l'autre n'est traitée à fond par M. Deheurle, et je le regrette : des vues nettes et bien déduites sur ces deux points vraiment fondamentaux de la science eussent donné à son livre un caractère incontestable de nouveauté, qui eût pleinement justifié son titre, en ouvrant à la discussion scientifique un champ où

l'on a semblé craindre jusqu'ici de s'engager trop avant. Je regrette aussi que M. Deheurle ait laissé de côté la question monétaire. Il consacre bien un chapitre à la monnaie, dont il explique très-clairement l'origine, la nature et le rôle; mais il s'abstient d'aborder le problème qui préoccupe aujourd'hui tous les économistes, et sur lequel des volumes ont été écrits sans que la conviction soit faite encore dans tous les esprits. Je veux parler, on le devine, du problème de l'étalon monétaire. M. Deheurle est-il pour l'étalon unique ou pour l'étalon double? Est-il pour l'or ou pour l'argent? Non-seulement il ne se prononce pas à cet égard, mais il ne croit même pas devoir énoncer les termes du problème, indiquer les arguments pour et contre les deux systèmes en présence, et marquer le point où le débat est arrivé. Il y aura là, ce me semble, une lacune à combler dans la prochaine édition.

Mais voilà assez de critiques; il me tarde d'arriver aux éloges que mérite ce travail, en somme excellent et utile, où les quelques faiblesses que j'ai signalées sont largement rachetées par un sens très-droit, un esprit élevé et judicieux, une connaissance approfondie de la matière et un talent réel d'exposition. Ces qualités, assurément fort appréciables, font du traité de M. Deheurle un des meilleurs que l'on puisse mettre entre les mains des personnes non encore initiées à la science économique. Le sentiment n'en est point absent; on y remarque en maint endroit les élans d'un cœur généreux, d'un esprit indépendant, épris de la justice et de la liberté. Ce livre n'encourt donc point le reproche de sécheresse qu'on peut justement adresser aux œuvres purement didactiques. M. Deheurle ne se contente pas d'enseigner la science : il la fait aimer, ce qui est la vraie manière de la répandre et, comme on dit, de la vulgariser.

Je ne dois pas oublier de dire, en terminant, que le Traité d'économie politique de M. Deheurle n'est que la première partie d'un ouvrage qui comprendra en outre les deux autres parties de la sociologie définies par l'auteur dans l'*Introduction aux sciences sociales*, qu'il a placée en tête de ce volume, à savoir : l'*Economie sociale* et la *Politique*.

ARTHUR MANGIN.

QUATORZE ANS AUX ILES SANDWICH, par M. C. DE VARIGNY. Paris, Hachette, 1874, in-18.

M. de Varigny a passé quatorze années de sa vie aux îles Sandwich; c'est dire qu'il a vu se dérouler sous ses yeux les événements dont il parle dans la seconde partie de cet intéressant volume, la première étant consacrée à l'histoire de l'archipel havaïen avant le XVIII[e] siècle et jusqu'au commencement du XIX[e].

Appelé en 1863 à faire partie du gouvernement des îles comme ministre des affaires étrangères, de la guerre et de la marine, ayant à sa disposition les archives de l'État, l'auteur a pu non-seulement reconstituer ainsi l'histoire du passé, mais dresser de la situation actuelle du petit royaume océanien un tableau fidèle et authentique. En moins d'un siècle, l'archipel havaïen a passé de l'extrême barbarie, du paganisme le plus honteux, à un état de civilisation vraiment remarquable. Tous les problèmes qui s'agitent en Europe ont été abordés dans ce milieu si restreint et y ont reçu une solution, tantôt bonne, tantôt médiocre, mais satisfaisante quant à l'ensemble. Dans ce court espace de temps, on peut suivre pas à pas la marche d'une civilisation naissante, noter les obstacles contre lesquels elle se heurte, assister aux progrès matériels et moraux d'un petit peuple parmi lequel on chercherait vainement aujourd'hui un homme ou une femme de vingt ans qui ne sût pas lire, écrire et compter.

On trouvera dans l'ouvrage de M. de Varigny de nombreux détails sur les finances, l'agriculture, le commerce, l'organisation politique et administrative des îles Sandwich, sur l'instruction publique et les écoles, l'état de la presse, etc., etc, le tout accompagné de deux cartes et présenté dans un style clair, souvent élégant et pittoresque, qui ne contribue pas peu à faire de ce volume une lecture particulièrement attachante.

C. Letort.

VOYAGE DE M. MICHEL CHEVALIER EN ANGLETERRE.

L'économie politique, dans la personne de notre collaborateur M. Michel Chevalier, vient de recevoir, de l'autre côté du détroit, d'éclatants hommages, dont nous avons lieu d'être fiers, car les honneurs dont a été l'objet notre éminent ami reviennent directement à la science même à laquelle est consacré le *Journal des Économistes*, et ils avaient pour motif et pour origine le traité de commerce de 1860, entre la France et l'Angleterre, auquel M. Michel Chevalier prit une si grande part. Or, nous n'apprendrons rien à personne en disant que le traité de commerce était l'application, dans des limites commandées au gouvernement par la circonspection naturelle à des hommes d'État, du grand principe de la liberté commerciale que l'Économie politique ne cesse de recommander et qu'elle reconnaît pour l'un de ses fondements.

La ville de Liverpool, qui n'avait pas été la première à arborer le drapeau de la liberté du commerce, a constaté par l'expérience

que la prodigieuse prospérité à laquelle elle s'est élevée et les développements de toute espèce qui ont porté sa population à 600,000 âmes, étaient dus principalement à l'ampleur avec laquelle le principe de la liberté commerciale, ou *free trade*, a été appliqué dans le Royaume-Uni. Dans cette conviction, la chambre de commerce de Liverpool a résolu de fêter M. Michel Chevalier, qu'elle considère comme étant aujourd'hui le principal promoteur de la liberté commerciale. Elle lui a donc demandé de venir assister à sa réunion annuelle, puis de s'asseoir à un banquet qui serait donné le même jour et où il serait le principal invité (*chief guest*).

Les termes de cette lettre, à l'égard de la France aussi bien qu'à l'égard de M. Michel Chevalier, étaient tels qu'il était impossible de décliner l'invitation. M. Michel Chevalier accepta sans hésiter; aussitôt que fut connue son acceptation, diverses villes du premier ordre par leur population et par l'étendue de leurs affaires, Birmingham, Manchester, Bradfort, firent comme Liverpool, par l'intermédiaire de leurs chambres de commerce. M. Michel Chevalier fut prié de s'y rendre pour qu'on lui présentât une adresse et pour qu'il prît part à un banquet donné en son honneur. Il accepta pour les trois métropoles manufacturières que nous venons de nommer, et pour la ville de Derby, que recommandaient des circonstances particulières.

M. Michel Chevalier avait ainsi à visiter cinq villes; il donna trois jours à celle de Liverpool, par laquelle il commença, et un seul jour à chacune des autres, par un sentiment de discrétion et de réserve qu'on ne peut qu'approuver. Partout, l'autorité municipale s'est jointe à la chambre de commerce pour lui faire les honneurs de la ville. A son arrivée, il était reçu à la gare du chemin de fer par une députation. De là, il était conduit chez un des notables de la ville, ordinairement le président de la chambre de commerce, dont il était d'avance convenu qu'il serait l'hôte. Après quelques instants de repos, il se rendait à la mairie ou à la chambre de commerce, et là, en présence du public, lecture lui était donnée d'une adresse élogieuse, à laquelle le public joignait ses acclamations, et il lui en était délivré une copie sur parchemin.

Dans l'après-midi, on lui faisait parcourir quelques établissements importants, et le soir avait lieu un banquet solennel terminé, selon l'usage anglais, par des toasts accompagnés de discours, et entrecoupés d'applaudissements et d'acclamations. Après les toasts sacramentels à la Reine, au Prince de Galles et à la Famille royale, le président en portait un à M. Michel Chevalier, et le commentait par un discours très-flatteur où la France n'était jamais oubliée et où l'excellence et les bienfaits de la liberté com-

merciale étaient célébrés avec la chaleur qu'inspire aux Anglais la reconnaissance des effets immenses qu'ils en ont retirés. M. Michel Chevalier répondait par un discours en langue anglaise, où la liberté du commerce était signalée comme un des attributs de la civilisation moderne, et comme destinée à triompher successivement dans le monde entier. Puis venaient, selon la coutume, une suite de toasts et de discours qui prolongeaient le banquet jusqu'à une heure avancée, où l'invité de la chambre de commerce recevait de nouveaux compliments, et l'on se séparait fort amicalement.

L'éloge de Richard Cobden était prononcé au moins par un orateur dans chacun des banquets. De même il était rare que le banquet se passât sans qu'un des orateurs rappelât la part personnelle de l'empereur Napoléon III dans le traité.

Un fait à signaler sur la participation de M. John Bright à ces fêtes. M. John Bright est un des hommes les plus éloquents de l'Angleterre. Il est membre du Parlement depuis plus de trente ans. Il faisait partie de la chambre de commerce de Manchester, en 1838, quand cette assemblée déclara sa résolution de combattre jusqu'à extinction la législation restrictive sur l'introduction des céréales étrangères, et le système protectionniste en général. Richard Cobden en était membre aussi et, dans la lutte contre la protection, Cobden et Bright se lièrent d'une amitié que seule la mort, en frappant Cobden, a pu rompre. M. John Bright, après avoir joué un rôle de premier ordre dans la célèbre ligue à laquelle on doit le succès de la liberté du commerce en Angleterre, est resté un des hommes les plus considérables de son pays. Il faisait partie du cabinet Gladstone et, après une longue et grave maladie, il reprend maintenant sa place dans la direction des affaires publiques, avec la même éloquence que du temps de la Ligue. Invité par la chambre de commerce de Liverpool au banquet de M. Michel Chevalier, il avait répondu qu'il regrettait que ses devoirs parlementaires ne le lui permissent pas, mais qu'il regardait M. Michel Chevalier comme celui des hommes actuellement vivants qui avait le plus contribué à établir les liens d'une indestructible amitié entre l'Angleterre et la France. Ayant reçu la même invitation de la chambre de commerce de Birmingham, ville plus rapprochée de Londres, et que d'ailleurs il représente au Parlement, il s'y est rendu; il y a prononcé un discours qui a eu un grand retentissement. Le témoignage qu'il a rendu des services de notre collaborateur et ami, doit être pour celui-ci une des récompenses les plus précieuses qu'il ait recueillies dans toute sa carrière.

M. Michel Chevalier a été très-recherché à Londres pendant le

peu de jours qu'il y a passés. Le *Cobden Club* lui a décerné la présidence pour sa réunion générale de l'été. Il a reçu, après sa tournée dans les comtés, des invitations d'autres villes de premier ordre; mais il a cru devoir se dérober à ce redoublement de démonstrations.

Faisant un retour sur notre pays, il nous sera peut-être permis de remarquer la différence très-marquée encore entre la France et l'Angleterre au sujet de l'appréciation de l'économie politique.

En Angleterre, elle est fort en honneur. En France, à l'heure qu'il est, nous n'en sommes pas encore là, quoique nous soyons en progrès. Il ne manque pas de personnes qui considèrent l'économie politique comme une des variétés du socialisme, quoiqu'elle en soit l'opposé et l'antidote. Pareillement, on rencontre chez nous des hommes, bien élevés d'ailleurs, qui sont persuadés que la liberté du commerce ruine les États, et que le protectionnisme fait le salut. En Angleterre, au contraire, on est unanime à regarder comme une des conditions essentielles de la prospérité publique, la liberté du commerce dans l'adoption de son acception la plus étendue, c'est-à-dire interprétée par la libre pratique des professions, le libre exercice des facultés humaines sous la seule réserve du respect dû à la morale publique et de l'observation des lois de l'hygiène. En Angleterre, le régime qui s'est paré du nom de la protection de l'industrie est universellement envisagé comme une institution fondée sur le privilége, donnant le droit à quelques-uns de se faire des revenus par le prélèvement d'un impôt à leur profit sur leurs concitoyens. Nous ne demandons pas que la France décerne aux professeurs d'économie politique des ovations du genre de celle que M. Michel Chevalier a reçue en Angleterre, mais nous voudrions y voir grandir l'influence des enseignements de l'économie politique; au surplus, nous avons la conviction que le moment n'est pas éloigné où nos assemblées législatives prendront davantage en considération les recommandations d'une science qui, de l'autre côté du détroit, sert de règle à l'administration de la chose publique et y a déterminé des résultats si avantageux, que le patriotisme de nos assemblées leur ouvrira les yeux.

JOSEPH CLÉMENT.

CHRONIQUE ÉCONOMIQUE

SOMMAIRE : Les réclamations de M. de Bismarck à la Belgique et à l'Italie. — Panique occasionnée par un article du *Times*. — L'entrevue des deux empereurs. — A quelles conditions la paix se maintiendra. — Ce que prouve un article du *Times*.—Rentrée de l'Assemblée nationale ; symptômes d'une prochaine dissolution. — Le Gouvernement et l'opposition en Angleterre discutent à propos de l'emploi de l'excédant des recettes.—Une nouvelle campagne protectionniste à l'horizon. — La question des chemins de fer. — Voyage de M. Michel Chevalier en Angleterre. — Bonnes promesses pour le budget de 1876.

Les affaires marchaient à la satisfaction générale, après la détente opérée dans la politique par le vote des lois constitutionnelles en France, lorsque M. de Bismarck a fait naître une nouvelle anxiété par ses réclamations auprès du gouvernement belge, relativement aux lettres des évêques de ce pays, qui n'ont, il faut bien le dire, ni bon sens ni patriotisme, mais des mandements desquels le gouvernement belge n'a pas à répondre. La diplomatie de Berlin a prétendu que la Belgique devait modifier ses lois de répression au sujet des délits internationaux; le ministère belge, quoique clérical, a répondu victorieusement et avec beaucoup de dignité, que ses lois lui paraissaient suffisantes et en valaient bien d'autres. A la suite d'une interpellation, la Chambre des représentants a déclaré, à l'unanimité, « qu'elle approuvait complètement les explications du gouvernement, et qu'elle s'associait aux sentiments exprimés par lui. »

Des compères du même M. de Bismarck ont, d'autre part, cherché querelle au ministère italien, sur la loi des garanties données au Pape, qu'il y aurait, selon eux, lieu de diminuer. Le Parlement italien n'a pas donné dans le piége; une majorité de 70 voix a soutenu le gouvernement.

L'opinion publique a pu craindre que cette réclamation faite à la Belgique dégénérât en querelle d'allemand, et servît de prétexte à des mesures militaires; elle s'est trouvée vivement agitée par la publication d'une correspondance du *Times*, qui a produit une espèce de panique. On y a vu la reprise prochaine des hostilités entre l'Allemagne et la France : l'Allemagne ne pouvant pas supporter que la France se réorganise, parce qu'une fois ses forces rétablies, elle voudra prendre la revanche.

L'alarme a disparu au bout de quelques jours. On a attendu avec inquiétude les résultats de l'entrevue des empereurs de Russie

et d'Allemagne à Berlin, comme s'ils portaient la paix et la guerre dans leur toge. Nous saurons ce que ces deux hommes puissants ont voulu faire en se visitant avec solennité, mais il est bien probable qu'ils ne songent pas à s'entendre sur une guerre future. Il est toutefois humiliant pour l'humanité de penser qu'il suffirait de deux hommes pour recommencer les tueries en Europe.

Il y a là un danger permanent ; mais ce danger ne sera diminué que par le perfectionnement des institutions représentatives et par le maintien de la paix, qui donneront de la force à l'opinion publique et limiteront l'autorité des chefs de gouvernement, dont la folie peut amener les plus graves désastres, comme nous l'avons vu en 1870.

Il en est de même pour le danger qui résulte de la surexcitation des Allemands. La paix seule peut ramener chez eux quelque sens moral et leur faire comprendre que d'autres sociétés que la leur ont le droit de se mouvoir librement chez elles ; que l'on n'est pas toujours au lendemain d'une victoire, et que la liberté des peuples reprend peu à peu ses droits.

Mais, pour avoir la paix, il faut la vouloir franchement. Comme l'opinion publique la veut bien positivement aujourd'hui en France, où les sentiments de revanche s'apaisent, il faut que les hommes du gouvernement se conforment à ce désir, et qu'ils prouvent que la réparation des forces a pour objet la défense et non l'attaque. Telle devra être la politique des futures Assemblées.

Quant au *Times*, on accorde, en général, beaucoup trop d'importance à ce qu'il insère. Le *Times* est une énorme entreprise de publicité, aimant les articles à sensation qui poussent à la vente du numéro. Sous ce rapport, il n'est qu'un *Figaro* plus développé ; on a grand tort de chercher autre chose dans ses articles. Il est bien loin de représenter l'opinion publique en Angleterre. Rien ne dit, au surplus, que cet article n'ait pas été une manœuvre des spéculateurs à la baisse, allemands, français, ou autres.

— A peine l'Assemblée nationale de France est-elle rentrée (le 11 mai), que l'on voit surgir les symptômes d'une prochaine dissolution. Les difficultés financières sont renvoyées aux nouvelles Chambres. Elle se bornera donc au vote des lois indispensables : le budget de 1876, la loi complémentaire des lois constitutionnelles, la loi électorale, et un petit nombre d'autres lois sur les maires, l'état de siége, la presse, etc. Elle a décidé dans la séance d'hier qu'il ne serait plus fait d'élections partielles.

— Le parlement anglais a assisté à un tournoi financier entre

MM. Gladstone et Lowe, d'une part, et M. Disraeli, d'autre part. Qu'avez-vous fait de nos six millions sterling d'excédant que nous vous avons laissés, a dit M. Lowe, ancien ministre des finances? Pourquoi ne proposez-vous pas la suppression de l'impôt sur le revenu, a dit M. Gladstone? — Parce que nous amortirons de la dette et ferons d'autres améliorations, a répondu M. Disraeli.

Heureux pays où les hommes d'État prennent pour sujet de leurs discussions l'emploi de l'excédant des recettes!

— Nous reproduisons la circulaire que M. le ministre de l'agriculture et du commerce a adressée aux chambres de commerce au sujet du renouvellement des traités de commerce et du remaniement général des tarifs de douanes qui doivent avoir lieu dans deux ans. Déjà le gouvernement italien a dénoncé le traité qui lie la France avec l'Italie; on a pu remarquer, soit dans la circulaire de M. de Meaux, soit dans les agissements des diplomates italiens, certaines velléités protectionnistes. C'est donc une nouvelle campagne qui s'ouvre pour les partisans de la liberté commerciale.

M. le comte de Butenval, dont nos lecteurs ont pu remarquer la parfaite compétence en ces matières et le libéralisme ardent, inaugure cette campagne dans notre recueil par l'appréciation de la circulaire ministérielle, des négociations entamées avec l'Italie, de la lettre de la Chambre de Lyon à ce sujet, et par des vues générales sur l'éventualité des nouveaux traités et la refonte du tarif qui doit s'ensuivre.

Ce sujet nous amenait tout naturellement à noter ici, avec une grande satisfaction, la réception princière faite à notre cher et savant collaborateur M. Michel Chevalier, l'un des plus fervents apôtres de la liberté commerciale, lorsque nous avons reçu l'article qui précède cette Chronique et auquel nous renvoyons le lecteur.

—Dans le premier article de ce numéro, un autre de nos savants collaborateurs examine une question non moins importante, en ce moment pleine d'actualité, la question fort compliquée des chemins de fer, qui fera plus d'une fois le tourment des législateurs.

— Au moment de donner le bon à tirer, nous lisons dans les journaux l'exposé des motifs du projet de loi portant fixation du budget général de 1876. Nous le reproduirons dans la prochaine livraison; mais voici, dès à présent, la première phrase de ce document, qui contient une bonne nouvelle : « Le budget de 1876, dit M. Léon Say, tel qu'il résulte du projet de loi, pourvoit largement à toutes

les dépenses, et consacre une somme considérable à la diminution de la dette publique. »

Mais, pour que ces « bonnes finances » se réalisent, il faut que l'Assemblée nationale nous fasse de « bonne politique » pendant sa dernière session.

Paris, le 14 mai 1875.

JOSEPH GARNIER.

Erratum. — Dans le numéro de mars 1875, p. 380, il y a eu une erreur dans l'indication des prix obtenus au concours pour un traité élémentaire de droit français, à l'Académie des sciences morales et politiques. L'auteur du numéro 8, qui a obtenu le premier prix, est M. Alfred Jourdan, professeur à la Faculté d'Aix.

Bibliographie économique.

(PUBLICATIONS DU MOIS DE MAI 1875.)

Administration départementale et communale. Lois, décrets, jurisprudence, conseil d'Etat, Cour de cassation, décisions et circulaires ministérielles. 2e édition, revue et corrigée et considérablement augmentée. In-4° à 3 col., xx-382 p. Germer-Baillière.

ADVIELLE (Victor). *Questions de droit* relatives aux bureaux de bienfaisance. In-8, 23 p. Cotillon, P. Dupont, Durand.

ALBRESPY (Albert). *Comment les peuples deviennent libres.* Allemagne, Suisse, Pays-Bas, Angleterre, Etats-Unis, France. In-8, IX-638 p. Sandoz et Fischbacher.

ANDRE (H.). *Nos maîtres aujourd'hui.* Etudes sur les progrès de l'éducation, les méthodes et les établissements d'instruction de tous les degrés, en France, depuis J.-J. Rousseau jusqu'à nos jours. 2 vol. in-12, 712 p. Hachette et Ce.

Annuaire de l'instruction publique pour l'année 1875, publié par MM. Delalain, imprimeurs de l'Université. In-18, xxxvi-509 p. et 1 carte. Paris, imp. et lib. Jules Delalain et fils.

Annuaire général du commerce d'exportation et d'importation, publié par A. Metz aîné. 3e année, janvier 1875. In-8, 603 p. Goupy.

Appréciation de la Chambre de commerce de Bordeaux sur le *pesage des vins* et eaux-de-vie (système Sourbé). In-8, 15 p. Bordeaux, imp. Gounouilhou.

Avis sur la récolte des céréales en France et à l'étranger (année 1874). Extrait des correspondances adressées à la maison B. Etienne. In-8, 371 p. Marseille, imp. Olive.

BELLIER (A.). *Considérations pratiques sur les assurances sur la vie.* 5e édition. In-16, 32 p. Anger.

BERTHERAND (Dr E.). *Du suicide chez les musulmans de l'Algérie.* In-8, 21 p. Alger, imp. V. Aillaud et Ce.

BLANC (Paul). *La vie de colon en Algérie.* In-8, 143 p. Alger, Saint-Lager.

BONNEVILLE (V. de). *Des proportions viagères* et des assurances sur la vie. In-12, 23 p. Anger.

BOUILLIER (Francisque), inspecteur général de l'instruction secondaire. *Morale et progrès.* In-12, IV-342 p. Didier.

BOURGUIGNAT (A.). *De la propriété des chemins ruraux.* 2e édition, revue, augmentée et mise au courant de la doctrine et de la jurisprudence. In-8, 64 p. Marchal, Billard et Ce.

Conférence monétaire entre la Belgique, la France, l'Italie et la

Suisse. Procès-verbaux (janvier, février 1875). Ministère des affaires étrangères. In-4, 90 p. Imp. nat.

COURCY (A. de). *Les chargements de blé.* Lettre adressée à MM. les ministres de la marine et des affaires étrangères. In-18, 11 p. Anger.

— *L'assurance sur la vie* et les droits de mutation. Mémoire présenté à la Cour de cassation. In-18, 36 p. Anger.

COURTOIS (A.). *Histoire de la Banque de France* et des principales institutions françaises de crédit, depuis 1716. In-8, III-276 p. Guillaumin et Ce.

Crédit (le) mobilier espagnol. In-8, 31 p. J. Leclère et Ce.

DELAHAYE (E.). *La vérité sur les denrées alimentaires*, exposé des causes de la cherté des vivres et des moyens d'en faire baisser le prix. 1re partie. Boucherie. In-8, 32 p. Bureaux du *Bulletin de l'approvisionnement.*

DEMOLINS. *Le mouvement communal et municipal au moyen âge.* Essai sur l'origine, le développement et la chute des libertés publiques en France, précédé d'une lettre de M. F. Le Play. In-12, XL-350 p. Lib. Didier et Ce.

DENORMANDIE. Rapport sur la proposition de loi relative aux *caisses d'épargne* et de prévoyance. In-4, 75 p. Versailles, imp. Cerf et fils.

Documents relatifs à la répartition de la septième annuité des *subventions* accordées en vertu de la loi du 11 juillet 1868, *pour l'achèvement des chemins vicinaux*, publiés par ordre de M. Buffet. In-4, 170 p. Imp. nat.

DROMEL. *Les actions de priorité.* In-8, 16 p. Paris, imp. A. Chaix et Ce.

DU CAMP (Maxime). *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie* dans la seconde moitié du XIXe siècle. 4e édition. T. 1, in-8, 492 p. Hachette et Ce.

DUPANLOUP (Mgr). *Etude sur la franc-maçonnerie.* In-8, 92 p. Lib. Douniol et Ce.

DUPIRE. Codification de diverses dispositions en vigueur concernant les *commissions administratives des hospices et des bureaux de bienfaisrnce.* In-4. VIII-98 p. Lille, imp. Lefebvre-Ducrocq.

DURAND-CLAYE (Alfred). *Rapport sur les gisements du guano du Pérou.* Société des agriculteurs de France. Commission des engrais. In-8, 7 p. Lib. G. Masson.

DUVERGEY (Henri). *Conférences sur les rapports entre la littérature et les mœurs.* In-8, 142 p. Marescq aîné.

Exposition universelle de Vienne en 1873. France. Commission supérieure. *Rapports.* T. 2. Gr. in-8, 464 p. Imp. nat.

T. 3. Gr. in-8, 391 p.

EYNAUD (Albert). Exposé pratique *de la procédure civile française dans les échelles du Levant.* In-8 jésus, VIII-92 p. Lib. Charpentier et Ce.

FAUCHER (Léon). *Biographie et correspondance. Vie parlementaire.* 2e édition, augmentée de nouvelles lettres. 2 vol. in-18, CLXX-1038 p. et portr. Guillaumin et Ce.

FOLLEVILLE (Daniel de). *Traité de la possession des meubles et des titres au porteur.* 2e édition, revue augmentée et mise au courant de la législation et de la jurisprudence. avec la collaboration de M. Jules Lonfier. In-8, IV-1060 p. Paris, lib. Maurescq aîné.

FOUZES (Louis). *L'article* 347 *du du Code du commerce.* Considérations sur le projet de loi relatif à la modification de plusieurs articles du livre II du Code de commerce. In-8, 119 p. Lib. Anger.

GRANDEAU (L.). *La question de l'azote* à l'Assemblée nationale. Quelques chiffres sur l'agriculture en France et en Angleterre. In-8, 80 p. Nancy, imp. Berger-Levrault et Ce.

GRISEBACH (A.). *La végétation du globe* d'après sa disposition suivant les climats ; esquisse d'une géographie comparée des plantes. Ouvrage traduit de l'allemand sur l'autorisation et le concours de l'auteur, par P. de Tchihatchef, correspondant de l'Institut de France, avec des annotations du traducteur. Accompagné d'une carte générale des domaines de végétation. T. 1er,

1er fascicule. Gr. in-8, xvi-416 p. Morgand et Ce.

GUIBAL (Georges). *Histoire du sentiment national en France* pendant la guerre de Cent-Ans. In-8, 536 p. Lib. Sandoz et Fischbacher.

HAUSSONVILLE (Vicomte O. d'). *Les établissements pénitentiaires en France* et aux colonies. In-8, 642 p. Michel Lévy frères (Lib. nouv.).

HAVARD (Henri). *La Hollande pittoresque*, voyage aux villes mortes du Zuiderzée. Illustré d'après les croquis de M. Van Heemskerck Van Beest et de l'auteur. 2e édition. In-18, VIII-499 p. Plon et Ce.

LAFFITTE (P.). *Les grands types de l'humanité.* Appréciation systématique des principaux agents de l'évolution humaine. Enseignement positiviste, cours de l'année 1874-1875 (leçons redigées par le Dr P. Dubuisson). T. 1, in-8, 420 p. Leroux.

LAMARQUE (J. de). *Le patronage des libérés* expliqué aux détenus. In-32, 64 p. Paris, lib. Dentu.

LAVELEYE (Emile de). *Essai sur l'économie rurale de la Belgique.* 2e édition, revue et augmentée. In-18 jésus, 314 p. Lib. intern.

LÉGER (A.). *Notice sur l'hygiène des grandes villes*, la salubrité publique et la richesse agricole en France. In-4, 29 p. Boyer.

Législation (la) des chemins de fer d'intérêt local. In-8, 36 p. Paris, imp. A. Chaix et Co.

LEGRAND (Arthur). *Les bouilleurs de crû.* Discours prononcé à l'Assemblée nationale, par M. Arthur Legrand, député de la Manche (séance du 4 mars 1874). In-16, 34 p. Mortain, imp. Ve Baulay.

L'*Imprimerie nationale.* Discours prononcé à l'Assemblée nationale (séance du 11 décembre 1873). In-16, 27 p. Mortain, imp. Ve Boulay.

LEGRAND (L). *Etude historique sur les corporations d'arts et métiers*, comprenant l'histoire des communautés et confréries de marchands et d'artisans jusqu'à leur abolition en France, en 1791. In-8, VIII-341 p. Roubaix imp. et lib. Beghin.

LE PLAY (F.). *Prélude aux unions nationales et locales.* Notice sur le Comité d'union de Paris, avec le précis historique des travaux qui en ont préparé la fondation. In-18, 36 p. Paris, lib. Dentu.

LOUOT. Vade-mecum de l'employé des contributions indirectes. *Etudes administratives.* 1re étude. Du contentieux administratif. T. 1, in-32 x-625 p. Poitiers, imp. et lib. Oudin.

MACHARD (Henri). *Traité pratique* sur les vins, 5e édition du Traité de vinification, revue et considérablement augmentée. In-12, VIII-424 p. Besançon, imp. Masquin et Ce.

MAILLARD DE MARAFY (de). *La réforme judiciaire en Egypte* devant l'Assemblée nationale. 2e édition. In-8, 72 p. Imp. Masquin et Ce.

MAISTRE (de). *Essai sur le principe générateur des constitutions politiques* et des autres institutions humaines. In-8, XVI-91. Paris, lib. Berche et Tralin.

MASCRET (H.-F.). *Dictionnaire* pour l'année 1874, d'après les journaux judiciaires des *faillites, liquidations, séparations de bien, nominations de conseils judiciaires, interdictions, réhabilitations* prononcées par les tribunaux de Paris, avec les conditions sommaires des concordats homologués et la répartition des dividendes de chaque faillite. In-4, VIII-104 p. Orléans, imp. Chenu. Paris, l'auteur, 8, rue des Deux-Portes-Saint-Jean.

MENIER. *Economie rurale.* Premier mémoire sur la pulvérisation des engrais et sur les meilleurs moyens d'accroître la fertilité des terres. In-8, 248 p. et 4 cartes. Lib. G. Masson.

MOLINOS. *La navigation intérieure de la France*, son état actuel, son avenir. In-8, 81-257. Paris, lib. Baudry.

MUTEL (Sylvain). Situations journalières. *Nouvelle méthode de comptabilité* commerciale, industrielle et financière. In-8, 48 p. Bar-sur-Aube, imp. et lib. Monniot.

NOIREL (Georges-Edouard). *De la séparation des patrimoines* en droit romain et en droit français. Thèse pour le doctorat, In-8, 393 p. Pichon.

Notions pratiques commerciales et industrielles. I. Les chèques. Définition du chèque; son utilité, sa

forme, ses garanties; obligations du tireur, des endosseurs, du porteur et du tiré; renseignements pratiques et documents statistiques; texte des lois spéciales, jurisprudence, décisions, jugements et arrêts. In-12, 48 p. Paris, l'auteur, bureau du *Journal le Gaz.*

ORTOLAN (J.). *Eléments de droit pénal.* Pénalité, juridiction, procédure, suivant la science rationnelle, la législation positive et la jurisprudence avec les données de nos statistiques criminelles. 4e édition, mise au courant de la législation française et étrangère, par M. E. Bonnier, professeur de législation pénale à la faculté de droit de Paris. 2 vol. in-8, XXIV-1338 p. Plon et Ce.

PALMER (W.-J.). *De la colonisation du Colorado* et du Nouveau-Mexique. 2e édition. Gr. in-8, 86 p. et 1 pl. Lahure.

PERRIN. *Etude administrative.* Des fournisseurs militaires dans l'armée nouvelle. In-8, 47 p. Lib. Leclair et Ce.

PLATEL. *Les confessions d'un économiste* (1re partie). Les impôts devant le suffrage universel. In-8, 79 p. Lib. Fréd. Henri et Lepin.

POEY (André). *La politique négative et la politique positive.* Gr. in-18, 36 p. Leroux.

POURIAU (A.-F.). Concours généraux à Paris, en 1875. *Rapport sur le concours de beurres et de fromages.* In-8, 30 p. G. Masson.

PROUDHON. *Correspondance de P.-J. Proudhon.* T. 8, in-8, 392 p. Imp. internat.

Recueil des travaux du comité consultatif d'hygiène publique de France et des actes officiels de l'administration sanitaire, publié par ordre de M. le ministre de l'agriculture et du commerce. T. 1 et 2. In-8, ensemble XXVIII-887 p. Paris, lib. J.-B. Baillière et fils.

SAINT-LÉGER. *La régence de Tunis.* Géographie physique et politique. Description générale. Gouvernement, administration, finances, etc. In-8, 70 p. Alger, imp. et lib. Saint-Lager.

SALLÉ. *De l'influence des voyages sur l'éducation.* In-8, 16 p. Bourg, imp. Dufour.

Série officielle des prix de la ville de Paris applicable aux ouvrages de toute nature, à exécuter en 1875-1876 pour le compte de l'administration municipale (préfecture du département de la Seine). In-4, 491 p. A. Chaix et Ce.

Statistique médicale de l'armée pendant l'année 1873. Appendice au compte rendu sur le service du recrutement de l'année. In-4, 248 p. Imp. nat.

TIXIER (E.) *De l'assiette de l'impôt foncier*, depuis les Romains jusqu'à nos jours. In-8, 336 p. Guillaumin et Ce.

TOSELLI (J.-B.). *Comment on aurait pu tenter le sauvetage des galions de Vigo.* In-8, 16 p. Imp Cordier.

Un gouffre financier. Examen de la situation des entreprises fondées ou administrées, par M. Simon Philippart (2e partie). In-8, 89 p. Bureaux du *Bulletin financier.*

VESIN. *Conversion et amortissement de quinze milliards de la dette publique* et le Change de France. Projet présenté par M. Eugène Théryc, ancien agent de change. In-8. 27 p. Guillaumin et Ce.

VIEILLARD (E.-F.). *Le terrain houillier de Basse-Normandie*, ses ressources, son avenir. Notice descriptive publiée sous les auspices du Conseil général du Calvados. In-8, 166 p. et 5 pl. Caen, imp. et lib. Le Blanc et Hardel.

Le Gérant: PAUL BRISSOT-THIVARS.

Paris — Typ. A. PARENT, rue Monsieur-le-Prince, 31.

JOURNAL

DES

ÉCONOMISTES

L'HYPOTHÈQUE MARITIME

SOMMAIRE. — Historique de l'établissement de l'hypothèque maritime en France. — L'hypothèque maritime et d'autres pays. — Le prêt à la grosse. — La vente simulée du navire. — Le nantissement ou l'hypothèque. — La loi du 10 décembre 1874. — L'hypothèque par acte sous seing privé. — Le droit du prêteur sur l'assurance. — La non-responsabilité de l'État. — La limitation du taux de l'intérêt.

I.

L'hypothèque maritime étant absolument nouvelle en France, il est nécessaire d'expliquer tout d'abord comment le législateur a été amené à l'établir.

Depuis longtemps on est justement inquiet de l'état stationnaire dans lequel se trouve notre marine marchande. Ainsi le tonnage, qui était en 1865 de 1,008,084 tonneaux n'était encore en 1871 que de 1,077,211 tonneaux.

Or, la France, qui occupe aujourd'hui le troisième rang parmi les puissances maritimes commerciales après l'Angleterre et l'Amérique, est menacée de descendre au cinquième après l'Allemagne et l'Italie, qui toutes deux augmentent rapidement leur flotte commerciale.

En présence de ce danger, on a dû chercher les moyens à employer pour conjurer le mal et donner un essor nouveau à notre commerce maritime.

En 1865, une commission fut instituée au ministère de l'agriculture et du commerce, à l'effet de rechercher les mesures à

prendre (1). Elle rédigea un projet de révison du livre II du Code de commerce. Ce projet, soumis d'abord aux chambres de commerce, fut ensuite envoyé au Conseil d'État. Mais, comme il arrive trop souvent en France, les études successives de ce projet durèrent fort longtemps, et aucune mesure n'était encore décrétée lorsque survinrent les événéments de 1870 et de 1871.

Le 29 juillet 1872, M. Savoye et plusieurs de ses collègues présentèrent une proposition de loi ayant pour objet d'instituer l'hypothèque maritime (2).

L'année suivante, l'Assemblée nationale ordonna au gouvernement « de faire étudier par une commission nommée par lui les moyens les plus efficaces de venir en aide à la marine marchande et d'assurer sa prospérité » (3). Il paraît qu'au moment où fut rendue cette loi, le ministre de l'agriculture et du commerce se préparait à nommer une commission spéciale; c'est du moins ce qu'annonçait M. de la Bouillerie, alors ministre, dans son rapport au Président de la République, en date du 16 octobre 1873. Cette commission fut instituée par décret du 15 octobre 1873. Elle se divisa en trois sous-commissions. La troisième sous-commission, composée de MM. Mathieu-Bodet, président; Raoul Duval, Grivard, Savoye, Aucoc, Colmet-Daage, Rostand, de Courcy, Denière et Blanchy, examina notamment la question de savoir comment on pourrait accorder à la marine marchande le moyen d'obtenir le crédit dont elle avait besoin.

Après un long travail, la sous-commission proposa l'institution de l'hypothèque maritime, la création d'une banque de crédit maritime et le prompt achèvement des travaux des ports (4).

Ses conclusions étaient ainsi conçues, en ce qui concerne l'hypothèque maritime et les questions qui s'y rattachent :

« La sous-commission a été unanime à reconnaître qu'il importe

---

(1) Cette commission était composée, indépendamment du ministre du commerce, président, de MM. Rouher, Bayle-Mouillard, Bonjean, de Bouruille, Blanche, avocat général à la cour de Cassation ; Chabrié, directeur au ministère de la marine ; Chaix d'Est-Ange, de Courcy, Dufour, avocat à la cour de Paris ; Duvergier, président de section au Conseil d'Etat ; Greffier, directeur au ministère de la justice ; Julien, directeur du commerce intérieur ; Massé, président de chambre à la cour de Paris ; Du Miral, député ; Ozenne, directeur du commerce extérieur ; de Vuillefroy, sénateur.

(2) Les auteurs de cette proposition étaient : MM. Savoye, Grivart, Peulvé, Mathieu-Bodet, Raoul Duval, Cordier, Dietz-Monnin, Legrand et Babin-Chevaye.

(3) Loi du 28 juillet 1873, art. 2.

(4) Enquête sur la marine marchande, p. 518.

d'organiser l'hypothèque maritime pour fournir à la marine marchande un instrument de crédit dont les marines de plusieurs pays voisins tirent parti.

« Le projet de loi sur l'hypothèque maritime soumis à l'Assemblée nationale par plusieurs de ses membres et dont une commission est saisie, est emprunté en grande partie à un projet de révision du livre II du Code de commerce, qui avait été préparé en 1867 par une commission spéciale instituée au ministère du commerce, soumis aux chambres de commerce, et envoyé ensuite au Conseil d'État. La sous-commission n'a pas cru devoir, dans ces circonstances, entrer dans l'examen détaillé des 28 articles du projet étudié avec tant de soin par les hommes les plus compétents.

« Mais elle est d'avis qu'il aurait besoin d'être complèté par les dispositions suivantes, sans lesquelles l'hypothèque maritime entrerait difficilement dans la pratique.

« 1° Il serait nécessaires d'abroger, en ce qui concerne les prêts sur hypothèque maritime, la loi du 3 septembre 1807 qui limite le taux de l'intéret;

« 2° Il faudrait réviser la partie du livre II du Code de commerce qui touche à la vente des navires, en s'inspirant du projet rédigé en 1867 par la commission qui a été mentionnée précédemment.»

Ces conclusions furent adoptées à l'unanimité par la commission tout entière dans sa séance du 10 décembre 1873 (1).

Pendant ce temps, la proposition de M. Savoye et de plusieurs de ses collègues suivait son cours. Prise en considération le 25 janvier 1873, elle a été soumise une commission spéciale. Puis, à la suite d'un remarquable rapport de M. Grivart, elle a subi l'épreuve des trois délibérations et a été définitivement adoptée par l'Assemblée dans sa séance du 10 décembre 1874, malgré les efforts faits par un député, M. Sebert, pour en obtenir le renvoi au Conseil d'État (2).

Il est heureux que ce nouvel ajournement n'ait pas été prononcé, car il était bien temps de prendre une mesure définitive, les puissances étrangères nous ayant devancés dans cette voie.

Ainsi, en Angleterre, l'hypothèque maritime a été réglementée, sous le nom de *Mortgage* par le *Merchant Shipping* en 1854; elle a

---

(1) Enquête sur la marine marchande, p. 174, 175.

(2) Proposition de loi et exposé des motifs (*J. off.* du 26 août 1872). — Rapport sommaire de M. Dupont (*J. off.* du 6 décembre 1872). — Prise en considération (*J. off.* du 26 janvier 1873). — Rapport de M. Grivart (*J. off.* des 24 et 27 avril 1874). — 1re délibération (*J. off.* du 23 mai 1874). — 2e délibération (*J. off.* des 28 juin et 1er juillet 1874). — 3e délibération (*J. off.* des 10 et 11 décembre 1874). — Promulgation (*J. off.* du 21 décembre 1874).

depuis cette époque, contribué, dans une proportion considérable, au développement de la marine commerciale dans la Grande Bretagne et, dès 1868, le crédit trouvait, dans cette nouvelle institution, un secours tellement précieux, que plus du quart des navires était affecté de l'hypothèque maritime.

En Italie, l'hypothèque maritime a été établie par le code naval de 1865, et son influence s'y est manifestée par l'énorme accroissement de la flotte commerciale italienne qui, de 815,000 tonneaux en 1867, s'est élevée, en 1872, à un tonnage de 1,123,000 tonnes; il y a donc eu augmentation de 300,000 tonnes en cinq ans.

En Prusse, l'hypothèque maritime existe depuis 1861, époque où elle a été introduite dans le code de commerce. La Hollande, le Danemark, l'ont également créée, ce qui faisait dire avec trop de raison à M. Alfred Dupont dans la séance du 27 juin dernier : « Des puissances maritimes qui comptent dans le monde, et surtout dans cette partie du monde, la France est la seule dans cet état d'infériorité dont le commerce demande à sortir. »

Les États-Unis ont également l'hypothèque maritime.

Il était d'autant plus urgent de prendre une mesure immédiate qu'en 1872 la France ne comptait plus que 72,750 tonnes de plus que l'Allemagne. Or, comme faisait remarquer le rapporteur de la sous-commission d'enquête sur la marine marchande : « Si l'on compare à l'activité navale de l'Allemagne l'abandon dans lequel la marine languit depuis si longtemps chez nous, on peut prédire à coup sûr que d'ici à très-peu d'années, si rien n'est fait en France pour enrayer cette décadence, ces deux pays prendront le pas sur nous et que, du troisième rang des puissances maritimes commerciales, la France descendra au cinquième, après la Grande-Bretagne et l'Amérique, et après l'Italie et l'Allemagne.

On se demande comment il a fallu tant de temps pour faire accepter en France le principe de l'hypothèque maritime et pour faciliter aux possesseurs de navires le moyen de se procurer du crédit.

Le propriétaire d'un immeuble peut l'hypothéquer et trouver ainsi à emprunter, sur son bien, la somme dont il a besoin. Le propriétaire de valeurs de bourse ou industrielles, rente, actions ou obligations de chemins de fer, de sociétés anonymes ou industrielles, peut également se procurer de l'argent en donnant ses titres pour gage. Le commerçant peut waranter ses marchandises, donner en garantie son portefeuille, et obtenir ainsi le crédit qui ne serait pas fait à sa solvabilité personnelle.

L'armateur seul était, jusqu'à la loi nouvelle, privé de cette ressource.

Une valeur dépassant 300 millions était ainsi, entre les mains de ses possesseurs, absolument stérile pour leur crédit réel, les 1,078,811 tonneaux qui forment le tonnage total de la flotte commerciale française, en 1872, ayant une valeur *minima* de 300 francs par tonneau.

« Actuellement, disait M. Fournier en 1870, le navire est hors la loi ; c'est le seul bien qui ne puisse pas servir de base au crédit. Tous les autres biens peuvent devenir un gage, une garantie pour le créancier. Le navire seul reste en dehors du droit commun. Il en résulte de graves inconvénients. Le navire procure bien un crédit général, en ce sens qu'un armateur qui possède une grande fortune flottante est réputé solvable ; mais il lui est impossible, à un moment donné, de se procurer une somme quelconque, en affectant un de ses navires à un emprunt qui deviendrait ainsi beaucoup plus facile à réaliser (1). »

Il est vrai que le Code de commerce autorisait le prêt à la grosse, en cas d'avarie ; mais ce prêt était nécessairement très-onéreux pour l'emprunteur et très-aventureux pour le créancier. En effet, dans le cas où le navire subissait une nouvelle avarie, souvent plus grave que la première, et devait contracter un nouvel emprunt pour subvenir à sa réparation, le dernier titre primait le précédent, en vertu de l'article 323 du Code de commerce, ainsi conçu : « Les emprunts faits pour le dernier voyage du navire sont remboursés par préférence aux sommes prêtées pour un précédent voyage, quand même il serait déclaré qu'elles sont laissées par continuation ou renouvellement. Les sommes empruntées pendant le voyage sont préférées à celles qui auraient été empruntées avant le départ du navire, et, s'il y a plusieurs emprunts faits pendant le même voyage, le dernier emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé. »

Il faut reconnaître que, malgré ses dangers, le prêt à la grosse présente une sérieuse utilité. C'est là une ressource extrême qu'on doit tâcher d'éviter, mais dont on ne peut pas toujours se passer. Mieux vaut encore grever le navire et la marchandise d'un emprunt onéreux que de laisser périr l'un et l'autre ; aussi ce contrat, qui existait déjà à Athènes et à Rome, est-il admis aujourd'hui par toutes les législations des puissances maritimes : en Angleterre, en Amérique, en Allemagne, en Danemark, en Russie, en Hollande et dans la Grèce moderne. Aux Etats-Unis surtout, on le regarde comme à peu près indispensable au commerce maritime.

Toutefois, ce n'est là qu'une ressource extrême : ce n'est pas une

---

(1) Enquête sur la marine marchande, p. 10.

véritable institution de crédit, car si le prêt à la grosse présente, à cause de son caractère aventureux, de l'attrait pour certains spéculateurs, il n'offre pas la sécurité qui est un des éléments essentiels du crédit; il ne peut donc remplacer l'hypothèque ou le nantissement constitué d'une manière régulière.

Du reste, la preuve que ce prêt était regardé comme insuffisant se trouve dans la nécessité où était le commerce maritime d'employer un moyen détourné pour donner une garantie sérieuse au prêteur. Il arrivait souvent que le propriétaire cédait en douane le navire ou l'intérêt qui lui appartenait; cette cession n'était qu'apparente et était annulée par une contre-lettre; après le payement de la dette, il s'opérait une rétrocession au profit de l'emprunteur, qui redevenait propriétaire ou plutôt n'avait jamais cessé de l'être et avait seulement mis son bien en gage.

Ce système, que la jurisprudence avait elle-même consacré comme indispensable aux intérêts du commerce maritime, présentait, on le comprend, les plus grands dangers pour le débiteur, pour le créancier et pour la morale publique.

Un créancier malhonnête, nanti sous l'apparence d'une cession transcrite en douane, pouvait abuser de sa situation pour vendre le navire et ruiner ainsi l'emprunteur.

D'un autre côté, le créancier, en devenant propriétaire apparent du navire, perdait le droit de le saisir et de concourir avec les autres créanciers dans la distribution du prix. En outre, il se voyait exposé à certaines responsabilités; car, d'après la jurisprudence, au nombre des obligations contractées par l'armateur et le capitaine du navire, il en est qui atteignent personnellement les propriétaires inscrits sur l'acte de francisation, sans qu'il leur soit permis de s'en affranchir au moyen de l'abandon.

Enfin, il y avait un danger social dans cette simulation, rendue nécessaire par l'imperfection de la loi et tolérée, sinon consacrée, par la jurisprudence. Il faut, dans l'intérêt public, que les conventions établissent sincèrement la position réciproque des contractants. Comme le dit M. Grivart dans son rapport : « La simulation dans les actes, source d'erreurs et de fraudes, a les inconvénients les plus graves, et il n'est bon ni de la tolérer ni surtout de l'encourager. La loi doit s'efforcer de donner à chaque convention licite le moyen de se révéler, d'une manière ostensible, dans toute sa vérité, dans toute sa sincérité; elle est imparfaite et manque à sa mission quand elle met les contractants dans la nécessité de recourir à des détours et à des déguisements. »

Tels sont les motifs qui ont déterminé l'adoption de la loi du 10 décembre 1874, établissant l'hypothèque maritime en France.

II.

Ces motifs une fois connus, il reste à apprécier les caractères généraux de l'institution nouvelle.

La première question que le législateur avait à se poser était celle de savoir quelle serait la nature du droit à accorder au créancier sur le navire appartenant à son débiteur. Fallait-il préférer le nantissement à l'hypothèque, ou l'hypothèque au nantissement? Sur ce point les opinions étaient très-divisées, et nous devons dire que les législations étrangères offraient, à cet égard, des divergences importantes.

En Danemark, le contrat de prêt sur les navires est plutôt un nantissement qu'une hypothèque. M. Ferréol, ministre de France à Copenhague, résume ainsi la base de la législation danoise : « Les navires sont meubles. Ils peuvent, par conséquent, être engagés par une tradition effective. Ce genre de gage est rarement donné sur le navire, puisque la tradition en empêche l'usage. Cependant, le cas se présente particulièrement en hiver, lorsque le navire se trouve dans le port » (1).

En Angleterre et en Allemagne, au contraire, le prêt est garanti par une hypothèque qui ne devient efficace que par la formalité de l'inscription ; seulement l'hypothèque a ce caractère particulier que le créancier jouit des droits d'un véritable détenteur.

Pour soutenir que la garantie à instituer devait être un nantissement, et non une hypothèque, on se fondait d'abord sur le caractère mobilier des navires, caractère reconnu par la loi. Il est vrai qu'on ne peut pas appliquer au prêt sur navire le principe admis en matière de nantissement que l'objet du gage est remis dans les mains du créancier, car la première condition pour un navire, c'est de naviguer. Mais rien n'empêcherait de supprimer cette condition, pourvu que l'intérêt du créancier fût suffisamment garanti par la loi; or, on trouverait cette garantie dans la publicité donnée au contrat de prêt sur nantissement, au moyen d'une inscription sur un registre spécial tenu par le receveur des douanes. M. Sebert, qui a énergiquement combattu devant l'Assemblée l'institution de l'hypothèque maritime, résumait son système dans un contre-projet substituant aux trente articles du projet en discussion, une seule disposition ainsi conçue :

Article 2076 (nouveau) du Code civil : « Dans tous les cas, le pri-

(1) Bulletin de la société de législation comparée. Année 1874, p. 98.

vilége ne subsiste sur le gage qu'autant que ce gage a été mis et est resté en la possession du créancier ou d'un tiers convenu entre les parties.

« Toutefois, si le gage a pour objet un navire, la conservation en incombera au débiteur ; il suffira, pour la validité, que mention en soit faite sur un registre spécial tenu par le receveur des douanes du lieu où le navire est en construction, ou de celui où il est immatriculé.

« Si le navire a déjà un acte de francisation, le gage doit être mentionné au dos dudit acte par le receveur des douanes.

« Le désistement ou l'extinction du droit de gage devra résulter d'un acte authentique ou d'un jugement passé en force de chose jugée. »

Pour soutenir, au contraire, qu'il valait mieux instituer l'hypothèque maritime, on faisait remarquer que les navires sont à la fois meubles et immeubles.

Sans doute, disait-on, la loi française reconnaît bien aux navires le caractère mobilier, mais elle les soumet, sous plusieurs rapports, au régime qui gouverne les immeubles. Un auteur ancien disait : « Cette espèce est comme moyenne entre le meuble et l'immeuble. » Dès le XVIe siècle, Cleirac, le premier commentateur français des rôles d'Oleron, s'exprimait ainsi : « Les navires sont véritablement meubles, et comme tels incapables d'inféodation et de servitude. Au regard des hypothèques et de la suite d'icelles, un navire est censé immeuble. » Et, en effet, cela était admis alors par la jurisprudence. Il en est de même sous la législation nouvelle, car le Code civil rend les navires susceptibles du droit de suite, conséquence particulière du droit de l'hypothèque ; d'un autre côté, le Code de commerce décide que le navire ne peut pas être vendu, si ce n'est par un acte écrit ; enfin, la loi du 27 vendémiaire an II assujettit la transmission des navires à une mention de mutation sur l'acte de francisation, c'est-à-dire à une véritable transcription.

On ajoutait qu'il est impossible de comprendre un prêt sur nantissement sans tradition effective du gage, et que cependant, de l'aveu de tous, cette tradition était inapplicable aux navires, la législation danoise étant, sous ce rapport, essentiellement dangereuse pour le crédit maritime. M. Dupont, nommé rapporteur en remplacement de M. Grivart, devenu ministre, disait, lors de la seconde délibération :

« Une fois le propriétaire dessaisi de la possession du navire, il ne peut plus le faire naviguer, l'affréter, en tirer un profit légitime. Il se placerait alors dans la situation de l'artisan qui, pour se faire des ressources, mettrait — pardonnez-moi le mot vulgaire — au

mont-de-piété les outils qui lui servent à gagner le pain de sa famille. »

La livraison réelle serait impossible à un autre point de vue. Un navire appartient le plus souvent à plusieurs personnes; la propriété est divisée en parts, dont l'une est attribuée au capitaine pour que ses soins et son attention soient mieux garantis à la conduite du navire. Or, comment l'un des propriétaires pourrait-il donner sa part en nantissement, pendant que le navire naviguerait pour le compte de ceux qui n'auraient pas besoin de recourir à cette ressource extrême?

Il était donc impossible de songer à établir un nantissement dans les conditions ordinaires.

Quant au nantissement sans tradition réelle, il offrirait les plus graves dangers, car il serait occulte et favoriserait la fraude en laissant ignorer au public le gage consenti par le propriétaire ou l'un des propriétaires du navire.

Il est vrai que, d'après le système proposé par M. Sebert, le contrat de nantissement devait être rendu public par une inscription sur l'acte de francisation du navire; mais on se demande pourquoi instituer un nantissement sans tradition, c'est-à-dire une véritable hypothèque, au lieu de donner au contrat le nom qui lui est propre.

A côté de ces deux systèmes également soutenus avec énergie devant la commission, il s'en présentait un troisième qui consistait à étendre les priviléges et à les rendre applicables à la plupart des obligations qu'un propriétaire de navire est amené à contracter pour les besoins de son industrie. Mais la commission a compris qu'un tel système présenterait, comme le nantissement sans tradition réelle, le grave inconvénient de constituer un droit occulte et par conséquent dangereux pour le crédit public. D'un autre côté, le privilége ne serait pas une garantie suffisante pour le prêteur, la priorité ne constituant pas, en cette matière, un titre de préférence, et le prêteur premier en date ayant toujours à redouter le concours de prêteurs nouveaux.

Ce dernier système écarté, il restait à choisir entre l'hypothèque et le nantissement. La commission ayant été très-divisée sur la décision à prendre sur ce point important, elle est convenue de fixer les conditions du contrat devant résulter de la loi nouvelle et de lui donner ensuite une dénomination. C'est ce qui a eu lieu; tous les articles du projet ont été successivement discutés, et quand le travail a été achevé, la commission a reconnu qu'elle avait constitué l'hypothèque.

C'était bien là, en effet, le seul nom qui convînt au droit nouvellement établi. Et nous devons ajouter que l'hypothèque maritime

ne saurait être regardée comme une nouveauté téméraire, puisqu'elle avait existé dans l'ancien droit. L'édit de 1666 fit, il est vrai, disparaître cette hypothèque que sa clantestinité rendait dangereuse. Mais l'ordonnance de 1681 établit le droit de suite sur les navires au profit de tous les créanciers chirographaires ou privilégiés; or, le droit de suite est une des conséquences naturelles de l'hypothèque, et ce système ayant été reproduit par le Code de commerce, il ne restait plus qu'à créer, à côté du droit de suite, un droit de préférence, c'est ce qu'a fait la loi du 10 décembre 1874 en instituant l'hypothèque maritime.

Cette loi admet donc en principe que les navires sont susceptibles d'hypothèque; cette hypothèque peut être constituée sur le navire tout entier ou sur une portion seulement; elle peut l'être sur le navire en construction, sur le navire construit, soit avant qu'il ait pris la mer, soit même en cours de voyage.

Le contrat peut être fait par acte authentique ou sous seing privé.

L'hypothèque est rendue publique par une inscription faite sur un registre spécial tenu par le receveur des douanes.

La loi règle le mode d'inscription et de radiation en suivant les règles édictées par le Code civil pour les hypothèques immobilières, excepté sur certains points où la nature de l'objet donné en garantie rendait nécessaires certaines modifications.

Elle fixe l'étendue et la durée du droit d'hypothèque; elle détermine le caractère du droit de suite appartenant au créancier hypothécaire; les formalités à suivre en cas de vente du navire, de surenchère, etc.; elle règle le mode de distribution du prix, etc., etc.

Cette loi renferme certaines dispositions essentiellement utiles au crédit maritime; mais elle renferme, d'un autre côté, quelques dispositions regrettables et présente surtout une lacune importante qui nous paraît de nature à rendre, dans la pratique des affaires, l'application de la loi nouvelle moins profitable qu'elle n'aurait dû l'être.

Parmi les dispositions favorables au crédit maritime, nous citerons tout d'abord l'article 2, ainsi conçu, de la loi nouvelle :

« Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie, doit être rédigé par écrit; *il peut être fait par acte sous signatures privées*.

« Pour l'inscription de l'hypothèque, *l'acte sous seing privé ne sera passible que du droit fixe de* 2 *francs*. Mais le droit proportionnel

pourra être ultérieurement exigé dans les cas où les actes sous seing privé y sont assujettis, conformément aux lois sur l'enregistrement. »

Nous regardons comme très-heureux que la loi donne le droit de constituer l'hypothèque par un acte sous seing privé, car nous sommes ici en matière commerciale; les prêts hypothécaires sur navires seront faits le plus souvent pour une courte durée; il était donc important d'éviter les lenteurs de la rédaction d'un acte authentique et les frais considérables qu'il amènerait pour le débiteur en se renouvelant fréquemment. En Angleterre, où l'acte peut également être rédigé sous seing privé, on a reconnu l'avantage de ce système; le commerce se sert de formules imprimées qui contiennent toutes les énonciations nécessaires pour la validité de l'acte, et qu'on se borne à remplir au moment du contrat. Il faut espérer que le même usage s'établira en France.

Nous approuvons aussi complètement la disposition par laquelle l'article 2 ne soumet qu'au droit fixe de 2 francs l'enregistrement de l'acte sous seing privé. On a fait remarquer, il est vrai, que cette disposition établissait une différence considérable entre l'acte authentique et l'acte sous seing privé; mais à cela on peut répondre que, du moment où le choix est laissé aux parties de faire ou un acte authentique, ou un acte sous seing privé, cette différence ne présente plus d'inconvénient. Nous ajouterons que la publicité de l'hypothèque révélant aux tiers le droit du créancier, la forme authentique sera bien rarement suivie et que, dès lors, l'anomalie que l'on signale perd toute sa gravité.

Nous citerons également, comme essentiellement favorable au crédit maritime, l'article 18, ainsi conçu, de la loi nouvelle :

« En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits des créanciers s'exercent sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que les créances ne seraient pas encore échues. Ils s'exercent également, dans l'ordre des inscriptions, *sur le produit des assurances* qui auraient été faites par l'emprunteur sur le navire hypothéqué. Dans le cas prévu par le présent article, *l'inscription de l'hypothèque vaut opposition au payement de l'indemnité d'assurance.*

« *Les créanciers* inscrits ou leurs actionnaires *peuvent*, de leur côté, *faire assurer le navire pour la garantie de leurs créances.*

« Les assureurs avec lesquels ils ont contracté l'assurance sont, lors du remboursement, subrogés à leurs droits contre le débiteur. »

Cette disposition a une grande importance au point de vue de l'utilité de la loi. Les navires sont sujets à mille accidents de navi-

gation et, si bien assise que soit une hypothèque, la garantie en résultant paraît toujours assez précaire, puisque l'objet sur lequel elle est consentie est sans cesse exposé à périr. Mais ce danger disparaît du moment où le prêteur concourt au bénéfice de l'assurance et peut toujours garantir sa créance en traitant directement avec une compagnie d'assurance.

C'est là une innovation, car nous ne trouvons pas de disposition semblable dans les législations étrangères; ni les Allemands, ni les Anglais ne l'ont adoptée. Quelques personnes croient devoir reprocher au législateur français de n'avoir pas imité le silence, intentionnel suivant eux, de la loi allemande et de la loi anglaise. On prétend qu'il eût mieux valu laisser aux parties le droit de combiner l'assurance comme elles l'auraient entendu; que la subrogation aux droits de l'armateur peut ne rien valoir; qu'elle peut devenir une entrave pour une autre assurance ou donner tout au moins au créancier une fausse sécurité. Mais nous ne saurions admettre ces critiques, car l'article 17 de la loi n'empêchera pas le créancier de prendre ses précautions, de s'assurer que l'assurance est faite avec une compagnie solvable, qu'elle ne présente pas de cause de nullité ou, s'il a des craintes, de contracter directement une assurance avec une compagnie de son choix.

III

A côté de ces dispositions, que nous aurions regretté de ne pas voir insérer dans la loi nouvelle, nous en trouvons que nous ne saurions approuver, parce qu'elles nous semblent de nature à nuire aux effets heureux de l'institution nouvelle.

Nous voulons parler de l'article 30, § 2, ainsi conçu :

« La responsabilité de la régie des douanes, du fait de ses agents, ne s'applique pas aux attributions conférées aux receveurs par les dispositions qui précèdent. »

Il serait permis de se demander s'il n'aurait pas mieux valu donner aux conservateurs des hypothèques la mission de remplir les formalités légales applicables aux hypothèques maritimes. Rompus aux formalités hypothécaires, ils présentaient des garanties de savoir et d'aptitude que les receveurs des douanes ne peuvent avoir à un égal degré.

Mais, du moment où on se décidait à faire des receveurs des douanes les conservateurs des hypothèques maritimes, il ne fallait pas établir à leur égard une suspicion de savoir et d'aptitude, en dégageant l'Etat de la responsabilité des erreurs qu'ils pourraient commettre; c'est cependant ce qui a été fait.

Nous devons dire que les auteurs de la proposition de loi, MM. Savoye et autres, n'avaient pas commis cette faute; ils laissaient à l'Etat la responsabilité de ses agents. Il en fut de même lors des deux premières délibérations et, lors de la troisième, il y avait encore sur ce point entente complète entre la commission et le gouvernement, puisque M. Dupont, rapporteur, constatait ainsi cet accord, dans la séance du 9 décembre 1874 : « Enfin une dernière considération. Le conservateur des hypothèques, dit-on, a un cautionnement, il est responsable; ici, vous n'aurez pas de responsabilité. J'en demande pardon à l'honorable M. Sebert, la responsabilité sera la responsabilité de l'Etat, qui est écrite dans l'article 19 de la loi des 22 août et 6 octobre 1791, et qui rend l'administration responsable des fautes commises par ses agents dans l'accomplissement des devoirs auxquels elle les a préposés. Et, par exemple, la loi du 7 vendémaire an II, relative aux actes de francisation, a chargé les employés des douanes d'y pourvoir; si, dans l'exercice de cette partie de leurs fonctions légales, les agents des douanes commettaient des fautes, ils en seraient responsables, et l'administration elle-même, sauf son recours, supporterait la responsabilité. Au surplus, nous n'avons pas à nous livrer ici à des théories; la question a été traitée administrativement entre l'honorable ministre du commerce actuel et le ministre des finances, et il a été formellement reconnu, par la correspondance échangée entre ces hauts fonctionnaires que la responsabilité existe, responsabilité qui trouvera sa compensation, son contre-poids dans la perception dont le dernier article de la loi vous propose de consacrer le principe, et que l'administration sera autorisée à effectuer à raison de l'accomplissement des devoirs nouveaux que lui confie la loi en discussion. »

C'est seulement au cours de la troisième délibération qu'un membre de l'Assemblée, M. Bottieau, proposa de dégager l'Etat de toute responsabilité. Cet amendement ayant été pris en considération et renvoyé, par suite, à la commission, celle-ci ne crut pas devoir le repousser, dans la crainte d'empêcher le vote définitif de la loi. Cette préoccupation se trahissait par les paroles suivantes, prononcées par M. Dupont, dans la séance du 9 décembre : « Je demande à l'Assemblée pardon de remonter si souvent à la tribune, mais, en vérité, la situation faite à la commission est étrange. Elle s'est occupée pendant deux années de ce projet de loi. Au moment où il vient en discussion, les *desiderata* fourmillent. Pourquoi? Pour essayer de parer aux inconvénients qui n'existent pas. »

C'est donc de guerre lasse et pour ne pas amener un vote négatif sur l'ensemble de la loi que la commission est venue déclarer le lendemain qu'elle se ralliait à l'amendement de M. Bottieau; mais

la manière dont le rapporteur a fait cette déclaration établit que la commission n'était nullement convaincue du bien fondé de la disposition qu'elle acceptait comme contrainte et forcée. « Le renvoi à la commission de l'amendement de M. Bottieau, qui exprimait l'opinion manifestée par une grande partie des membres de l'Assemblée, a fait un devoir à la commission de se livrer au plus sérieux examen des raisons qui pouvaient les avoir déterminés. La commission, après une discussion nouvelle, a accepté, en principe, la proposition de l'honorable M. Bottieau, consistant à dégager la responsabilité du gouvernement. Elle l'a acceptée, *sans renoncer à son opinion*, mais surtout dans cette conviction que la responsabilité du gouvernement ne pouvait être que très-rarement engagée et que, par conséquent, cette responsabilité ne présentera aux intérêts à sauvegarder qu'une garantie qu'on n'aura pas l'occasion de réclamer. »

Cela peut être vrai; seulement il est permis de se demander alors pourquoi la majorité de l'Assemblée tenait tant à dégager l'Etat de cette responsabilité, et l'insistance avec laquelle a été soutenu l'amendement de M. Bottieau fait bien supposer que l'appréciation de la commission n'était pas celle de la majorité.

Assurément on ne saurait blâmer la décision prise par la commission qui était sur le point d'échouer au port; mais il est vraiment regrettable de voir de combien de difficultés est entourée, en France, l'application de toute idée nouvelle, et combien de sacrifices sont obligés de faire les hommes amis du progrès pour nous faire sortir de l'inertie et de la routine.

Quant à nous, dont le plus vif désir est que la loi sur l'hypothèque maritime porte ses fruits, nous déplorons la faute commise par l'Assemblée, car nous craignons qu'elle ne nuise gravement au crédit maritime. M. Le Royer allait peut-être trop loin lorsqu'il s'écriait, dans la séance du 9 décembre : « Sans la prescription de la responsabilité de l'Etat, il n'y a pas de crédit maritime; » mais il est incontestable que la crainte, bien exagérée suivant nous, de voir la responsabilité de l'Etat gravement engagée n'est pas de nature à inspirer confiance aux capitalistes.

Heureusement, pour rassurer les esprits timorés, la loi impose aux receveurs des douanes un cautionnement qui suffirait, le cas échéant, à garantir les intérêts des parties lésées pour les erreurs que ceux-ci pourraient commettre; mais, si les receveurs des douanes remplissent leurs fonctions avec le même zèle et la même circonspection que les conservateurs des hypothèques, il n'y aura en aucun cas de danger à courir, sous ce rapport, pour les particuliers, car il n'existe pas d'exemple qu'un cautionnement fourni par un conservateur des hypothèques ait été entamé.

Le reproche d'avoir dégagé l'Etat de toute responsabilité pour les erreurs commises par ses agents n'est pas le seul qu'on ait à faire à la loi nouvelle.

Il en est un autre plus grave, sur lequel nous croyons devoir insister dans l'espérance qu'une loi nouvelle comblera bientôt la lacune que présente la loi du 10 décembre dernier.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, la commission de l'enquête sur la marine marchande avait manifesté le vœu que la loi du 3 septembre 1807, limitant le taux de l'intérêt, fût abrogée, en ce qui concerne les prêts sur hypothèque maritime. Mais cette décision n'était pas encore prise, lorsque fut présentée, le 29 juillet 1872, la proposition de loi de MM. Savoye et autres, de telle sorte que cette proposition ne contenait aucune disposition à cet égard.

La commission de l'Assemblée, chargée d'examiner le projet de loi, comprit que la limitation du taux de l'intérêt serait un obstacle au développement des prêts avec hypothèque; mais elle ne se crut pas, à tort suivant nous, autorisée à se prononcer sur cette grave question : « On peut se demander, disait M. Grivart dans son rapport, si, pour développer le crédit maritime, pour attirer les capitaux du côté des entreprises de mer, sujettes à tant de risques, il n'est pas nécessaire de faire fléchir les lois restrictives du taux de l'intérêt et de donner aux parties, pour la fixation des conditions de prêt, une latitude qui leur est refusée. Tel est le sentiment à peu près unanime des commerçants des ports; ils pensent que le prêt hypothécaire maritime ne peut se généraliser et prendre habituellement la place du prêt à la grosse qu'à la condition de n'être pas enfermé dans les limites rigoureuses du taux légal. Nous n'avons pas à nous prononcer sur cette grave question ; l'objet des études de votre commission étant borné, il ne lui appartenait pas d'étendre ses vues au-delà du projet soumis à son examen » (1).

Nous croyons, quant à nous, que la commission aurait dû user de la faculté qu'elle avait incontestablement d'amender le projet, et nous ne nous expliquons pas qu'aucun des membres de l'Assemblée n'ait eu l'idée de proposer un amendement à cet égard. Alors même que l'Assemblée n'aurait pas voulu trancher la grande question économique de la liberté du taux de l'intérêt, elle pouvait, du moins, apporter une modification à la loi de 1807 pour les prêts par hypothèque sur les navires; les motifs donnés par M. Grivart, dans le passage ci-dessus reproduit de son rapport, eussent suffi et au-delà pour justifier une exception au principe de la limitation

(1) *Journal officiel* du 27 avril 1874, p. 2964.

du taux de l'intérêt. Nous sommes d'autant plus étonné de cette circonspection extrême de la commission de l'Assemblée qu'elle pouvait invoquer la ligne de conduite tenue par la commission sur la marine marchande. Celle-ci, en effet, tout en ne voulant pas traiter d'une manière générale la question de la liberté de taux de l'intérêt, avait pensé qu'elle était dans son rôle en disant qu'il y avait des raisons particulières qui devaient amener une modification en ce qui concerne les prêts sur hypothèque maritime (1). La commission de l'Assemblée fût restée, comme celle de la marine marchande, dans son rôle limité, en proposant seulement une exception à la loi de 1807.

Il est vivement à regretter qu'une mesure n'ait pas été prise à cet égard, et nous craignons bien que M. Sebert n'ait eu raison lorsqu'il a déclaré, au cours de la seconde délibération de la proposition de loi, qu'en France le crédit maritime serait toujours entravé tant que durerait le taux légal (2).

M. Sebert, au lieu de se montrer, jusqu'à la fin, adversaire acharné du projet de loi, aurait mieux fait peut-être d'y proposer un amendement abrogeant la loi de 1807 en ce qui concerne les prêts sur hypothèque maritime; mais ce qu'il a dit n'est malheureusement que trop vrai, et ce qui le prouve, c'est que, partout où le crédit maritime a prospéré — en Angleterre, en Allemagne, etc., — le taux de l'intérêt commercial n'est pas limité.

Le meilleur moyen d'éviter que le taux de l'intérêt ne soit trop élevé n'est pas de le limiter par une disposition légale, car cette limitation même diminue nécessairement le crédit et amène la rareté de l'argent, par suite son renchérissement; l'emprunteur est obligé, pour se procurer les fonds dont il a besoin, de consentir un intérêt plus élevé que le taux légal; cette augmentation se dissimule, soit sous la forme d'un accroissement apparent de la somme prêtée, soit sous la forme d'une commission, et c'est bien le cas d'appliquer ce que disait M. Grivart au sujet de l'imperfection du code de commerce : « La loi manque à sa mission quand elle met les contrevenants dans la nécessité de recourir à des détours et à des déguisements. »

Le plus sûr moyen de favoriser le crédit maritime et par suite de réduire le taux de l'intérêt eût été d'en abroger la limitation; nous en trouvons la preuve dans ce qui se passe en Angleterre, où le taux de l'intérêt n'est pas limité et où, d'après les renseigne-

(1) Enquête sur la marine marchande, p. 175.

(2) Séance du 27 juin 1874 (*Journal officiel* du 28 juin 1874, p. 4418).

ments fournis par le consul de France à Londres, les armateurs trouvent de l'argent au taux modéré de 5 ou 6 0/0 (1).

Il faut donc regarder comme essentiellement nuisible au crédit maritime le maintien de la limitation du taux de l'intérêt en matière de prêts sur hypothèque maritime.

Mais on ne doit pas moins s'en féliciter du vote de la loi nouvelle. C'est un premier pas fait dans une voie jusqu'ici inconnue en France; l'expérience dira quelles modifications sont nécessaires pour faire prospérer notre marine marchande et nous faire obtenir le rang que nous devrions occuper. Nous n'avons plus qu'à compléter l'œuvre commencée; si le Gouvernement ne proposait pas les mesures indispensables, l'initiative parlementaire pourrait suppléer à l'inaction du pouvoir exécutif. La route est ouverte, il n'y a plus qu'à la suivre.

VICTOR ÉMION.

DE LA QUANTITÉ

DES MÉTAUX PRÉCIEUX ET DES MONNAIES

DEPUIS L'ANTIQUITÉ JUSQU'A NOS JOURS (2).

I.

Les rares qualités qui, de tout temps, ont rendu l'or et l'argent si précieux, le rôle qu'ils jouent, soit dans les arts et l'industrie, soit dans les transactions, comme monnaie, ont été l'objet de bien des études. On a également recherché leur quantité, leur valeur, leur poids, etc. Et malgré les gros et innombrables volumes écrits sur cette matière, beaucoup, d'ailleurs, pleins de savoir et d'érudition, le sujet est loin d'être épuisé.

L'argent, le crédit, la banque, surtout dans les temps anciens,

---

(1) Bulletin de la Société de législation étrangère (année 1874, p. 110).

(2) Voy. du même auteur, dans le *Journal des Économistes*, numéros de mai 1870 et de mars 1874, deux articles qui font comme les deux chapitres d'un volume annoncé par lui sous le titre de « Recherches historiques et financières sur l'argent, le crédit et la banque depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours. »

sont, depuis des années, l'objet particulier de nos études. Nous nous sommes ainsi convaincu que l'antiquité possédait des quantités énormes de métaux précieux. Sans prétendre fixer ces quantités, nous espérons jeter quelque lumière sur la question et démontrer, principalement, que l'évaluation des métaux précieux à la fin du xve siècle, telle qu'elle est admise par plusieurs économistes, est de tout point inexacte et arbitraire.

Si la quantité des métaux précieux du monde civilisé, depuis la découverte de l'Amérique, peut se supputer d'une manière approximative, il s'en faut qu'on ait les mêmes données pour calculer cette quantité avant cette époque; parce que les renseignements statistiques nous manquent avant cette même époque, parce que « beaucoup « d'or et d'argent avait été enfoui pendant les invasions qui se suc- « cédaient parmi le tumulte des hordes qui s'entrechoquaient, et le « secret des cachettes était enseveli dans la tombe des enfouisseurs, « qui avaient été égorgés ou exilés. Le frai qu'éprouve la monnaie « en circulant, les naufrages et les incendies qui, à force de se « répéter, font disparaître des quantités d'or et d'argent supérieu- « res à ce qu'on pourrait supposer, mille accidents, enfin, cau- « saient des pertes qui, sans cesse renouvelées, finissaient par for- « mer des masses » (1).

Aujourd'hui encore, au fond de l'Orient, on met son argent dans un pot, et on l'enfouit; le secret se perd très-souvent, soit par la mort subite du possesseur, soit par tout autre motif.

Dès la plus haute antiquité, l'or et l'argent furent employés dans les arts et dans l'industrie; on en fabriquait des vases, des bijoux, en même temps qu'on les employait, en lames minces, à incruster ou décorer des meubles, des armes et autres objets, dont parlent souvent la Bible et Homère.

Dans l'Inde, l'or et l'argent furent également employés à une époque fort reculée. Le *Râmâyana* (2) dit que « la ville d'Ayodhya « était remplie de marchands et d'artistes de toute espèce. L'or, « les pierres fines et autres objets précieux s'y trouvaient en abon- « dance; chacun portait des vêtements magnifiques, des bracelets « et des colliers de prix. » Ailleurs : « Sita reçut en présent de no- « ces beaucoup d'or brut et un nombre immense de pièces d'or, « des chars d'or (3) pour les éléphants et les chevaux, des clochettes

(1) Michel Chevalier, *la Monnaie*, 2e édit. 1866; p. 432. — (2) Liv. I, p. 94. — (3) Ces chars d'or, ainsi que d'autres meubles et objets que l'on rencontre souvent dans la Bible et dans Homère, étaient sans doute dorés, argentés et revêtus d'une couche mince d'or ou d'argent; art depuis longtemps pratiqué en Orient, comme le démontre clairement ce passage d'Hérodote : « Crésus, parmi ses of-

« du même métal et d'autres objets de luxe et de magnificence. »

Dans un extrait de l'histoire de Ctésias, Photius dit : « Il y a « dans ce pays de l'argent en abondance, et des mines d'argent peu « profondes ; mais Ctésias assure que celles de la Bactriane le sont « davantage. » L'Inde se trouvant de toute antiquité, comme le reste de l'Orient, en relations commerciales avec l'Europe civilisée, attirait une large quantité de numéraire. Tibère en était effrayé. Dans une lettre adressée au Sénat, il déplorait cette sortie du numéraire, occasionnée par le débordement du luxe et la vanité des Romains (1).

Comment se tirer de ce chaos, comment l'éclaircir, sans aucune statistique, sans aucune donnée sérieuse ?

Selon nous, il n'y avait qu'une manière de traiter cette question; manière sans doute assez difficile, mais la seule possible. D'abord étudier sérieusement, à cet égard, toute l'antiquité, réunir les passages des anciens auteurs, les classer par pays et par époques ; puis, par différents calculs, trouver, non pas assurément la quantité des métaux précieux de chaque époque, mais s'en faire une base et comme un point de départ.

En second lieu, étudier les mines et, en général, toutes les sources d'or et d'argent, pour avoir une autre idée relative à leur production ; dresser un catalogue aussi complet que possible de toutes les pièces de monnaie et autres objets, d'or ou d'argent, qui se trouvent dans les musées publics et dans les collections particulières ; les classer également par pays, par époques, titre de fin, poids, etc. A l'aide de cette étude financière, enfin, pouvoir obtenir au moins un aperçu du numéraire des anciens, ce qui deviendrait, en même temps, un autre moyen de fixer la quantité des métaux précieux pour cette époque.

La tâche serait légère, si les anciens nous avaient laissé quelque ouvrage sur cette question ; mais ils s'en sont peu occupés. Les ouvrages de Théophraste et de Philon nous seraient précieux. Le livre, aujourd'hui perdu, de Théophraste *sur la Métallurgie* (περὶ τῶν μεταλλευομένων) comprenait, d'après son biographe Diogène de Laërte (2), deux livres ; Olympiodore ajoute que l'auteur y traitait de chaque métal en particulier. Dans Athénée (3), nous voyons que Philon aurait écrit *le Métallique* (ὁ μεταλλικός.) Malheureusement tous ces traités ont péri, et avec eux tous les renseignements qui nous seraient si utiles (4).

---

frandes au temple de Delphes, amoncela sur un immense bûcher des lits revêtus de lames d'or et d'argent. »

(1) Blanqui, *Hist. de l'éc. politique;* t. I, p. 95. — (2) V, 44. — (3) VII, p. 322. — (4) Rossignol, *les Métaux dans l'antiquité.* 1863, in-8.

Malgré tant de lacunes, nous avions eu le désir et la témérité d'entreprendre ce travail à tous les points de vue; nous avons bientôt acquis la triste conviction qu'on ne pouvait arriver à aucun résultat pratique. Cependant, vu l'importance et l'attrait de la question, que d'autres, plus compétents et plus heureux, pourront peut-être éclaircir un jour, nous livrons quelques extraits de nos recherches au public, qui verra à la fois ce que nous avons pu trouver et la méthode que nous avons suivie.

II.

Nous avons parcouru les principaux auteurs de l'antiquité, un certain nombre d'ouvrages modernes; nous en avons extrait les passages où il est particulièrement question de l'or, de l'argent et du numéraire. De tous ces extraits, il est matériellement impossible de conclure et d'avoir une idée quelconque de la quantité des métaux précieux de l'antiquité, ce qui s'explique par les raisons qui vont suivre.

Les bijoux, vases, meubles, et autres objets mentionnés par ces divers auteurs, sont trop souvent mal désignés comme poids, dimension, titre de fin et valeur. On ne peut même les distinguer quand ils sont mentionnés en d'autres lieux, à d'autres époques et par d'autres auteurs. Souvent encore, on ne peut dire s'il s'agit d'un objet en or ou en argent massif, ou recouvert d'une feuille ou couche d'or ou d'argent, ou simplement doré et argenté. L'évaluation du frai, de la perte et de la refonte des métaux précieux n'est pas moins difficile; et sans la solution de ces questions, on ne peut obtenir un résultat satisfaisant.

Nous allons, néanmoins, citer quelques passages de la Bible et d'Homère; ils montreront à la fois les difficultés dont nous venons de parler et l'énorme quantité des métaux précieux dont disposaient ces époques reculées.

On verra aussi qu'il n'est pas vrai, comme on l'a prétendu, que la Grèce fût dépourvue d'argent, et surtout d'or, avant les guerres médiques; que si les Grecs allaient quelquefois en chercher au loin, c'était pour des quêtes pieuses et non par manque de ces métaux. L'or et l'argent ont été connus en Grèce de tout temps. Les traditions, si mythologiques qu'elles soient, le prouvent très-clairement.

Ainsi, Neptune donnant un char d'or à Pélops; — les trois pommes d'or du jardin des Hespérides, jetées par Hippomène devant Atalante; — les immenses richesses d'Eétès, roi de Colchide, et la Toison d'or. Toutes ces légendes, nous le répétons avec M. Rossignol, ne sont

pas de la mythologie pure; d'après lui, la mythologie grecque, au point de vue métallurgique, n'est que de l'histoire. Les Dactyles, les Cabyres, les Corybantes, les Curètes, les Telchines, noms donnés aux mêmes personnages dans différents pays, sont l'histoire graduelle de la minéralogie et de la métallurgie antiques.

Mais commençons par la Bible et par Homère.

Dans la Bible, nous trouvons : l'argent que paye Abraham pour acheter l'extrémité du champ d'Hephron ; — les 400 sicles d'argent qu'il dépense pour enterrer Sarah (1) ; — l'argent qui fut amassé et apporté au palais de Pharaon pour le blé qu'on achetait pendant les sept années de disette (2); — les vaisseaux d'or et d'argent que les Hébreux voulaient enlever aux Égyptiens (3); — l'or et l'argent qui servirent à fabriquer le tabernacle dont il est si souvent parlé (4); l'or provenant seulement des offrandes montait à 29 talents et 1775 sicles (5) ; — les douze plats d'argent dont chacun pesait 150 sicles d'argent ; — les douze bassins d'argent de 70 sicles chacun, et les douze tasses d'or pour la dédicace de l'autel, offertes par les principaux d'Israël (6); — les 1100 pièces d'argent que chacun des Philistins promit à Dalila, si elle révélait en quoi consistait la force de Samson (7) ; — les vaisseaux d'or et d'argent amenés par Joram à David et que celui-ci consacra à l'Éternel avec le butin d'or et d'argent provenant de toutes les nations assujetties (8) ; — l'or dont Salomon revêtit l'autel, les Chérubins et le pavé du Temple (9); — les ustensiles appartenant au Temple bâti par Salomon, tout en or, savoir : l'autel de proposition, dix chandeliers, les fleurs, les lampes, les mouchettes d'or, les coupes, les serpes, les bassins, les tasses, les encensoirs, les gonds des portes du Saint des Saints et du Temple; — enfin, l'or et l'argent consacrés par son père et que Salomon fit apporter au Temple (10); — l'or que la reine de Saba offrit à Salomon et qui devait monter à 120 talents d'or (11) ; — le poids de l'or qui revenait annuellement à Salomon, soit 606 talents d'or (12); — les 1000 talents d'argent dont il est question dans les Machabées (13).

Mentionnons encore : les 200 boucliers d'or étendus au marteau à la fabrication desquels on employa 600 pièces d'or pour chacun, et les 300, plus petits, dont chacun pesait 3 livres d'or ; le trône d'ivoire couvert d'or ; la vaisselle du buffet, entièrement en or, ainsi que celle de la maison du parc du Liban. Des auteurs éva-

---

(1) *Genèse*, XXIII, 8-17. — (2) *Ibid.*, XLVII, 14. — (3) *Exode*, III, 22. — (4) *Ibid.*, XXXVII-XXXVIII. — (5) *Ibid.*, XXXVI, 24-28. — (6) *Nombres*, VII, 13, 84-87. (7) *Juges*, XVI, 5. — (8) *Samuel*, II, VII, 10-11. — (9) *Rois*, I, VI, 19-22, 28, 30, 32, 35. — (10) *Rois*, I, IX, 11, 14, 28. — (11) *Ibid.*, X, 2, 10. — (12) *Ibid.*, X, 14. — (13) I, XV, 32.

luent ces objets à 212 millions de francs. Et il ne faut pas s'étonner de cette quantité d'or; car Salomon avait la flotte de Tarsis et de Hiram qui, tous les trois ans, apportait de l'or, de l'argent, etc.; mais le roi n'aimait pas l'argent. Les habitants de Tarsis et de Hiram lui apportaient chaque année des vases d'or et d'argent. «Et le roi fit que l'argent était aussi commun à Jérusalem que les pierres, tant il y en avait. » Rien que les chariots et les chevaux qui remontaient et sortaient d'Égypte apportaient 2,640,000 pièces d'argent (1).

Néco impose à Jérusalem 100 talents d'argent (2). Le roi d'Asikour exige d'Hiskiahou, roi de Jehouda, 300 nikars d'argent et autant d'or (3).

Enfin, les 30 bassins d'or, les 1000 bassins d'argent et les ustensiles en or et en argent, dont le nombre montait à 5400 (4); — les 61,000 drachmes d'or, les 5000 mines d'argent que les chefs et les Anciens donnèrent au Trésor pour rebâtir la maison de l'Éternel (5); — les merveilles dont il est parlé dans le livre d'Esther; — les tapisseries retenues par des anneaux d'or et d'argent, les lits d'or et d'argent, etc.; — les 10,000 talents d'or et d'argent qu'Haman promit au roi pour exterminer les Benjamites (6).

Des caravanes de dromadaires apportaient aussi de Madéan, de Hépha et de Séba de l'or et de l'argent; les marchands de Bahma et d'Ophir apportaient aussi de l'or.

Ces indications, pensons-nous, sont plus que suffisantes pour montrer que les métaux précieux étaient alors non-seulement connus, mais fréquemment employés, ce que pourrait démontrer encore un grand nombre de passages et de comparaisons qui ne sauraient trouver place ici.

Si de la Bible nous passons à Homère, nous voyons que les métaux précieux n'étaient certainement pas aussi employés en Grèce, du temps du poëte, qu'après les guerres médiques; mais ils n'étaient pas non plus aussi rares qu'on semble parfois le croire. Divers objets, tels que coupes, armes, trépieds, aiguières, lanternes, bassins, corbeilles, baignoires, quenouilles, anneaux, agrafes, colliers, boucles d'oreilles, lits, tables, urnes, chaises, trônes, etc., étaient souvent d'or ou d'argent, ou bien dorés, argentés, incrustés ou recouverts d'une couche d'or ou d'argent. Le numéraire était égale-

---

(1) *Rois*, I, x, 16, 17, 18, 21-23. — *Esaïe*, LX, 6-11. — (2) *Rois*, I, x, 24-29. — (3) *Rois*, II, XXIII, 35. — (4) *Ibid.*, XVIII, 14. — (5) *Esdras*, II, II, 69. — Tous ces objets furent pesés; le poids s'en monta à 650 talents d'argent, celui des plats d'argent à 100 talents, etc. (*Esdràs*, VIII, 26-27). — (6) *Esther*, III, 9.

ment connu, car il est souvent question de talents, de bœufs et d'hécatombes, qui, selon nous, sont des monnaies (1).

Le lit d'Ulysse était orné d'or, d'argent et d'ivoire (2). On décorait ainsi les armes, les freins, les serrures, les fourreaux d'épées, les instruments de toute sorte (3). Agamemnon, pour apaiser le courroux d'Achille, lui offre de nombreux présents, entre autres 10 talents d'or, tout en lui promettant de remplir son navire d'or et d'argent (4). Parmi les prix des jeux qu'Achille donne après les funérailles de Patrocle, il y a 9 talents d'or, une urne d'argent contenant 6 mesures, « la plus belle de toutes celles qui existaient sur la terre » (5). Priam, pour racheter le corps d'Hector, donne à Achille, entre autres présents, 10 talents d'or, deux trépieds superbes, quatre bassins et une coupe magnifique, riche cadeau que lui firent autrefois les Thraces (6). Ces derniers objets étaient apparemment en or, et provenaient des mines d'or de Thrace, déjà exploitées.

Le cellier d'Ulysse, à Ithaque, renferme des urnes d'or et d'airain (7). Égisthe consacre à des travaux utiles beaucoup d'ornements, de précieux tissus et des monceaux d'or (8).

Après la prise de Troie, Ménélas amasse, sur les bords du fleuve Egyptos, de nombreuses richesses, et de l'or en telle quantité que, en arrivant à Mycènes, « ses vaisseaux en étaient chargés autant qu'ils pouvaient en contenir» (9). Selon toute apparence, il a parcouru Chypre, la Phénicie, l'Égypte, l'Éthiopie, le pays des Sidoniens et des Érembes, la Libye, et détruit quelque cité florissante, renfermant un immense butin. C'est pourquoi, plus tard, Télémaque, émerveillé, dit au fils de Nestor : « Considère, dans ce palais retentissant, la splendeur de l'airain, de l'or, de l'émail, de l'argent et de l'ivoire; telle est, sans doute, la demeure de Jupiter Olympien. » Et quand Hélène, semblable à la fière Diane, descend de sa chambre, Phylo lui présente une corbeille d'argent, don d'Alcandre, épouse de Polybe, qui habite Thèbes, en Égypte, où de splendides palais renferment d'immenses richesses. Ménélas lui-même reçoit de Polybe deux baignoires d'argent, deux trépieds et 10 talents d'or. De son côté, Alcandre comble Hélène de magnifiques présents. Elle lui donne une quenouille d'or et la corbeille d'argent, ronde et bordée d'un cercle d'or (10).

Le traître Égisthe paye, à la sentinelle qui attendait le retour

---

(1) Voy. notre étude : *De l'origine des monnaies et de leurs noms*, p. 21. — (2) *Odyssée*, XXIII, v. 197. — (3) *Iliade*, II, 446-49, VI, 235-36. — (4) *Ibid*, IX. — (5) *Ibid.*, XXIII. — (6) *Ibid.*, XXIV. — (7) *Odyssée*, II. — (8) *Ibid.*, III. — (9) *Ibid.*, *id.* — (10) *Ibid.*, IV,

d'Agamemnon, 2 talents d'or (1).— Les portes intérieures du palais d'Alcinoüs sont d'or; le seuil est d'airain, avec des montants et un linteau d'argent. Sur les riches autels du palais s'élèvent des statuettes d'or (2).— Les treize rois des Phéniciens donnent à Ulysse un talent d'or, et de l'or en abondance (3); Euryale lui offre un glaive d'airain à poignée d'argent massif (4). Maron donne au même prince 7 talents d'or et une coupe d'argent massif (5). Le héraut d'Antinoüs apporte un grand et magnifique voile, merveilleusement orné, avec douze anneaux d'or massif retenus par autant d'agrafes recourbées; Eurymaque, un admirable collier d'or et d'émaux. Les suivants d'Euridame lui remettent deux boucles d'oreilles; le héraut de Pisandre, un grand collier, superbe parure. Les autres Grecs reçoivent divers objets, non moins précieux. Enfin, Pénélope, la plus noble des femmes, remonte dans son palais, et ses captives la suivent, chargées de riches présents (6).

III

La difficulté de connaître, même approximativement, la production des métaux précieux dans l'antiquité n'est pas moindre. On peut dresser une liste presque complète des mines d'or et d'argent, des fleuves et autres gîtes aurifères ou argentifères; mais comment évaluer leur production? Ici, la statistique nous fait défaut; les chiffres de quelques auteurs sur le nombre des mineurs occupés dans quelques mines, aussi bien que sur le produit de ces mines, sont accidentels, inexacts, et, le plus souvent, exagérés. Bornons-nous à quelques citations.

Europe.— Les mines d'or et d'argent, les rivières, fleuves et torrents d'Ibérie, notamment la Bétique, en Espagne, furent longtemps exploités par les Phéniciens et les Carthaginois. Aristote (7), Diodore (8), Strabon (9), en parlent aussi. Pline mentionne les côtes honiméennes comme très-riches en mines d'or; il cite souvent l'Asturie, la Galice et la Lusitanie. Polybe y joint les côtes de l'Est, *Longunthica* et *Oricula*, comme fournissant à Rome beaucoup d'or et d'argent. La Gaule renfermait des filons d'or, et quelques-uns de ses fleuves en roulaient des paillettes; il y avait aussi des mines d'argent (10).

En Aquitaine, chez les Tarbelliens, se trouvaient des gîtes auri-

(1) *Ibid.*, VII. — (2) *Ibid.*, VIII. — (3) *Ibid.*, VIII, XXIII. — (4) *Ibid.*, VIII. — (5) *Ibid.*, IX. — (6) *Ibid.*, XVIII. — (7) Περὶ θαυμασίων ἀκουσμάτων. — (8) Livre IV, 25-28. — (9) Liv. III, ch. 2. V. aussi Sabatier, *Production de l'or, de l'argent et du cuivre chez les anciens*. — (10) Théophraste, *Traité des pierres précieuses*.

fères exploités au moyen de puits peu profonds. Le mont Gemmène, dans la Gaule narbonnaise, qui fait partie de la chaîne des Pyrénées, fournissait de l'or en paillettes et en pépites aux Tectosages, qui en avaient entrepris l'extraction.

Dans les Alpes, les Salasiens exploitaient des mines aurifères, et lavaient le minerai dans les eaux de la Duria. Près du bourg d'Icturmille, on exploitait l'or au moyen de galeries établies dans les champs tercelliens. Pline met au nombre des fleuves roulant de l'or le Pô, ainsi que son affluent le Ténare. Strabon met sur la même ligne l'île de Pithécuse, près de la Campanie. D'après Polybe, dans la Norique, les Taurisques n'avaient qu'à enlever 2 pieds de terre pour trouver l'or en morceaux; la terre qui le recélait était assez riche pour ne perdre qu'un 1/8 de son poids, et donner 7/8 d'or pur. Près de cette dernière était la Dalmatie, où Pline prétend que, de Néron à Domitien, on alla jusqu'à extraire journellement 80 livres d'or (1). Annibal tirait journellement des mines de Carthagène environ 6,000 francs d'argent et d'or. Caton, revenant de son gouvernement d'Espagne, remit au Trésor de Rome 18 tonnes d'argent, dont 12 en lingots et 6 en espèces, plus environ 2,000 kilogrammes d'or (2).

En Pæonie, après des pluies fortes et continues, la terre offre des multitudes de paillettes brillantes. Il y a aussi plusieurs fleuves aurifères (3).

La partie voisine des Kemmères, occupée par les Tectosages, abondait en mines d'or (4). Quand les Romains conquirent la Gaule, ils vendirent tout au profit du fisc. Dans différents lacs, beaucoup d'acheteurs trouvèrent des masses énormes d'argent. En effet, les Gaulois habitant ce riche pays avaient la coutume d'enfouir leurs richesses, et choisissaient les lacs comme les lieux les plus sûrs pour y déposer des lingots d'or et d'argent. Toulouse possédait un temple fort respecté, où les richesses s'accumulèrent en raison même de cette vénération; beaucoup de visiteurs y laissaient de riches offrandes, et personne n'y avait touché (5). De plus, selon Possidonius (6), l'or était si abondant chez les Arvernes, que Leurn, qui régnait sur eux, jetait parfois à la foule, du haut de son char, des monnaies d'or et d'argent.

La Gaule cisalpine (7) et la Transpadane (8) possédaient des mines d'or, ainsi que de l'or natif en certaine quantité (9).

---

(1) Landrin. *Traité de l'or.* — (2) Roswag, *les Métaux précieux considérés au point de vue économique.* 1865, in-18.—(3) Polybe, XXIV, x; Strabon, IV, I. — (4) Strabon, IV, V. — (5) *Id.*, IV, I. — (6) *Id.*, V, II. — (7) *Id., ibid.* — (8) *Id.*, IV, V. — (9) Diodore, V, XXVII.

M. A. Daubrée, dans son article fort intéressant publié dans la *Revue*

En Espagne, dans les mines d'argent situées à 20 stades de Carthage-la-Neuve, 4,000 ouvriers produisaient journellement aux Romains 25,000 drachmes (1). « Ces mines, dit Tite-Live, ont augmenté les revenus publics » (2).

Sous Néron, les veines aurifères d'Espagne rendaient 50 livres par jour. Suivant quelques auteurs, l'Asturie, la Galice, la Lusitanie, donnaient annuellement 20,000 livres pesant d'or. Pline l'Ancien ajoute : « Presque toutes nos provinces envoient de l'argent, mais c'est d'Espagne que nous vient le plus beau. Des puits ouverts par Annibal, et portant le nom de leurs constructeurs, fournissent encore de l'argent. La mine ou les puits Bebulon, près de Carthagène, donnent par jour 300 livres pesant d'argent romain » (3), soit environ 100,000 livres par an.

En Angleterre, d'après Possidonius, il y avait de la poussière d'argent et d'or blanc, l'*electrum* sans doute. Bien des coteaux de la Grande-Bretagne renfermaient de l'or et de l'argent (4). Le lac de l'île Cyraunis [Κύραυνις] renfermait de l'or (5).

Les provinces d'Asturie, de Galice et de Lusitanie donnaient annuellement 200 quintaux d'or.

Les mines du domaine étaient affermées ou mises en régie par les soins des administrateurs de ce service; le prix de la location était versé par les adjudicataires soit au Trésor de la province, si la mine dépendait des « largesses sacrées », soit à la caisse *rationalis rei privatæ*, si elle faisait partie du domaine privé (6).

Pour les mines exploitées en régie, les *procuratores metallorum*, qui dirigeaient le travail, constataient les quantités de métal extrait, en tenaient le compte, les emmagasinaient ou les vendaient,

---

archéologique (t. XVII, p. 298) : *Aperçu historique sur l'exploitation de métaux precieux dans la Gaule*, fait la répartition suivante : *Gaule, Or* exploité dans les fleuves : *Ariége* (Aurigera), Rhône et Rhin. Au nord de Limoges, le long de l'Aurence et aux environs de Vaulry (Haute-Vienne).

Gaule. Argent. Huelgot (Finistère), Allemont (Isère), Sainte-Marie-aux-Mines (Haut-Rhin). Ruthènes, Rouergue.

Savoie. Macôt, Var, Ardèche, Saint-Girons, Aulus, Ponech de Guaft Ariége), *Garbet* (fleuve), *Melle* (Deux-Sèvres), *Confolens, Allone, Charente* (Chéronics), *Moselle* (Saint-Avold), *Hargarten-aux-Mines Sainte-Barbe, Bleysberg.*

(1) Polybe, XXXIV, IV; Strabon, III.— (2) Polybe, *ibid.*— (3) Pline, XXXIII, XXXI, 5.6 ; Heerin, *De la politique et du commmerce des peuples de l'antiquité*, 1830. IV, 3,6. — (4) Strabon, IV, v; Tacite, *Vita Agricolæ*, 12. — (5) Hérodote, IV, CXCV.— (6) Voy. *Journal des Économistes*. nº d'octobre 1871, le « Traité des impôts du peuple romain », traduit de Boulanger, par Edmond Renaudin ; chap. XXXV, *Des Métaux et des Mines.*

et remettaient au Trésor de la circonscription, soit le prix de ces ventes, soit les matières mêmes provenant des extractions.

Les particuliers ne pouvaient exploiter les mines qui leur appartenaient qu'en payant au fisc un droit généralement égal au dixième du produit. Pour les métaux précieux, la taxe variait suivant la richesse du minerai. Elle était du septième pour l'or en paillettes. On leur accordait, en outre, le droit de rechercher et de recueillir l'or (*aurilegulus*), moyennant deux conditions, savoir :

1° De payer au fisc une redevance en poudre d'or; le taux en variait, suivant les rivières, entre 7 et 8 scrupules; c'est ce qu'on appelait le *canon metallicus;*

2° De vendre de préférence au fisc le métal recueilli.

Grèce.— Les mines de l'Attique, ou mines du Laurium, étaient, selon les conjectures les plus probables, exploitées dès l'an 1500 avant J.-C.; elles produisaient, par an, une moyenne de 30 à 40 talents.

Les Thassiens possédaient sur la côte de la Thrace, dans la mer Egée, des mines qui leur rapportaient 80 talents d'or et d'argent, et d'autres, dans leur île, qui rapportaient un peu moins. Leur revenu public était de 300 talents.

A Siphnos, on extrayait tant d'or et d'argent, et les monnaies que l'on frappait étaient vraiment si nombreuses, que la dixième partie, déposée à Delphes, y formait un énorme Trésor qu'aucun autre ne depassa jamais en magnificence.

« Aussitôt après le lac Pracias, en Macédoine, on trouve la mine qui donnait à Alexandre Ier, fils d'Amyntas, 1 talent par jour. » Plus tard, Philippe de Macédoine sut si bien en tirer parti, que leur produit, jusqu'alors presque insignifiant, s'éleva à 1,000 talents par an.

Rappelons l'or que charriaient, en Thrace, l'Hèbre, le Galepses, le Strymné, l'Oïsyme et le Granide, d'où Crenidès, selon Diodore de Sicile, tirait par an plus de 1,000 talents; — le mont Pangé, où Cadmus, d'après Hérodote, trouva de l'or, comme Faune dans le Mont de Crète; enfin, l'argent que l'on trouvait entre les confins de l'Épire et de la Grèce, ainsi que dans l'île de Chypre.

Asie. — En Asie, il faut citer le fleuve Chrysorras, dans la Bithynie, le village d'Astyre, dans la Troade, et le Pactole, charriant des paillettes d'or, qui devaient être abondantes, si l'on en croit sa réputation devenue proverbiale. « Il roulait, dit Varron, des ondes d'or », ainsi que le fleuve Hermès, dans lequel il se perdait. En Arménie, on extrayait de l'or des mines de Syspiretide.

En Cappadoce, les habitants ramassaient des sables aurifères dans le fleuve Thermodoon.

La Caramanie avait des mines d'argent et un fleuve charriant de l'or.

Ajoutons les mines de Tmole et de Sipyle. Pythicus de Lydie, maître de Célène [Κελεναὶ], située aux sources du Méandre, avait tiré des mines et des lavages d'or 2,000 talents d'argent et 3,993,000 dariques d'or. Xerxès éleva cette somme à environ 4 millions de francs.

Cyrus, selon Pline, trouva, dans sa conquête de l'Asie, 34,000 livres d'or, sans parler de celui qui était employé en vases et autres objets, 500,000 talents d'argent, sans compter celui que retiraient les satrapes et qui servait à l'administration des provinces.

Les Égyptiens ont dû, dès les temps les plus reculés, travailler les métaux. Chez eux, l'or était si abondant, que les outils et les armes y étaient de ce métal; les murs des sanctuaires en étaient revêtus; les trônes, les chaînes des prisonniers étaient en or (1); les diadèmes et les bijoux trouvés dans les tombeaux sont, en général, d'or massif. Dès les premières dynasties, les cercueils en sont recouverts; le Louvre possède des figurines d'or d'une haute antiquité. L'or était extrait, suivant les inscriptions, de Niphaïat et de Couch, c'est-à-dire de la Libye et de l'Éthiopie. M. Moreau de Jonnès, auquel nous empruntons ces détails, croit avec raison que ces mines étaient situées tout à fait au nord de la Lybie et de l'Éthiopie; car ni les Grecs, ni les Romains, non plus que les modernes, n'ont pu découvrir leurs traces. Au contraire, dans la Libye et l'Éthiopie (2), tous les métaux se trouvent en abondance, et non-seulement ces contrées offrent des vestiges nombreux d'anciennes extractions, mais de riches filons d'argent y reconstituent facilement, grâce aux récentes explorations, ce pays des Massagètes qui, d'après Hérodote, doit être ici. Les gîtes aurifères se continuent à l'est de la mer Caspienne. L'Oxus, le Jaxartes, le Karason.

---

(1) Moreau de Jonnès, *l'Océan des anciens*, II, p. 217. — Diodore de Sicile, II, 50, III, 12 à 14, XVI, 8. — Hérodote, III, 114, 23.

(2) « Mais c'est surtout dans l'Arabie, entre les *Abiléens* et les *Gasandes*, qu'on extrayait l'or le plus pur en pépites, de la grosseur de châtaignes et d'une couleur si claire que les pierres précieuses enchâssées avec ce métal en recevaient plus d'éclats. Pline cite en Arabie les *Sabéens* comme étant fort riches en métal précieux, et dit que, sur le rivage d'*Ammée*, il existait des exploitations d'or. Artemidore prétend que les sables du fleuve *Debas* renfermaient des paillettes d'or qu'on retrouvait entre les *Debasiens* et les *Sabéens*. Les champs de la Perse furent également fertiles en métal précieux et avaient acquis une grande célébrité. Au delà de la Perse, est la *Caramanie*, dans laquelle, suivant Onésicrite, était une exploitation d'or et un fleuve, nommé par Pline *Hytamin*, qui roulait des paillettes.» L andrin, *Traité de l'or*, p. 112.

contiennent dans leurs sables des paillettes d'or. Ctésias, nous l'avons vu plus haut, affirme que les mines d'argent de la Bactriane sont profondes. Mais le pays de l'or par excellence fut la Colchide (1).

Le Phase était célèbre par les pépites d'or que roulaient ses eaux ; Strabon dit que les riverains les recueillaient en étendant des peaux de mouton en travers du courant. Procope mentionne chez les Soanes de riches mines d'or et de cuivre.

Ainsi, l'ensemble des fables, des légendes et des traditions des peuples soit asiatiques, soit européens, vient confirmer l'opinion que, pendant une longue suite de siècles, le Caucase dut être la source aurifère où puisèrent largement les rois égyptiens pour décorer les temples et les palais des bords du Nil. Pour s'assurer le monopole et l'exploitation de cette riche contrée, ils l'entourèrent de triples murailles au sud et au nord, y placèrent des chefs vigilants chargés de garder la frontière et firent des procédés métallurgiques une science mystérieuse, revêtue d'un caractère religieux, à laquelle on n'était admis que par l'initiation sacrée. De là, les bruits de tout genre que le vulgaire accueillait avec avidité ; de là, mille contes merveilleux qui se répandaient sur ces régions inconnues.

D'après Strabon, les mines d'or, d'argent et de fer de la Colchide étaient si productives, qu'elles auraient suffi, selon lui, à justifier les expéditions qu'entreprirent contre elle Phryxus et, après lui, beaucoup d'autres.

Indes. — L'inde abondait en mines d'or et d'argent, sans parler des quantités d'or que, suivant Mégasthènes, Hérodote et Strabon, les fourmis retiraient des entrailles de la terre. Dans la sauvage Capitolie, les hautes montagnes recélaient de riches filons, ainsi que le fertile pays des Dardes. Chez les Gangarides, l'Hypanis et le Megarsus roulaient de l'or, au dire de Dionysius Afer et même de Mégasthènes, bien que celui-ci n'indique pas les rivières. Pline met le Gange au nombre des fleuves aurifères ; il cite des îles de la Trapobane (aujourd'hui Ceylan) comme renfermant, l'une de l'or, l'autre de l'argent. Gorgus, le métallurgiste, signale des mines dans les montagnes qui avoisinent le pays des Sopithes ; mais les Indiens étaient fort ignorants dans l'art de reconnaître et de traiter les métaux. Mégasthènes, au rapport de Pline, nous apprend que les Trapobanes paléogènes étaient fort pauvres en or, mais que leur sol recélait plus de pierres precieuses que l'Inde.

(1) Rossignol, p. 76.

Les Grecs eurent quelque temps des colonies en Afrique, entre autres Astyra, près d'Avydos, dont les mines s'exploitaient encore lorsqu'écrivait Xénophon (1).

Au moyen âge, les voyageurs et les géographes citent encore l'Afrique comme renfermant de grandes richesses aurifères, et notamment l'Égypte, l'Arabie, l'Éthiopie, Napata, sur les bords de la mer Rouge, localité si riche en or. Dans l'Ethiopie, les exploitations aurifères se trouvaient entre le temple de Mercure et l'île de Méroé, et dans l'île elle-même.

L'Atlas aussi, sur les hauteurs de la Mauritaine Tingitane, renfermait des gîtes excessivement précieux.

«Mais déjà du temps d'Agricola, toutes ces exploitations si célèbres avaient été épuisées ou avaient perdu de leur importance ; au moyen âge, les citations des lieux d'où l'on extrayait encore de l'or, sont bien restreintes. Celles en activité dans le xvie siècle, se réduisaient à peu près aux suivantes : *Granphurdus*, dans la Grande-Bretagne; la *Neustrie*, dans la Gaule ; quelques lieux de la Haute-Allemagne, *Corbach*, dans la Westphalie ; le fleuve *Eder*, des Chattiens ; *Goldeiranach* et *Steineheidée*, chez les Francs ; *Cotteheidée*, en Voitelande; *Teschelovіza*, dans la Bohême, *Fila* et *Stechoviza*, près de la Prague, qui ne tardèrent pas à être abandonnées à cause des guerres de religion entre les Bohémiens et les Zèches. La Bohême renfermait encore deux localités : *Plasse* et *Albim*, où l'on lavait des sables contenant des paillettes d'or. Les rivières *Lyziennes*, voisines de ces pays et qui coulaient à travers *Goldeberg* et *Bisegroude*, étaient connues pour recéler des filons d'or. Le nom de *Goldeberg* indique assez la nature de ces mines.

« Agricola cite comme étant encore en activité les mines de *Reichestein* et celles d'*Aldeborg*, qui en sont voisines ; de même que celles de *Zuchemantel*. Il porte, en premier lieu, dans les *Mont-Royal*, *Kremnich*, *Diel*, *Liber*, *Presse*, dont les minerais contenaient plus d'argent que d'or. Dans les *Sibeburgiens* d'Allemagne, l'or se rencontrerait près de la ville de *Slott* et à *Aldeberg*, en pépites pures, de la grosseur de noisettes ; il s'en trouvait également dans les pays des *Fennoriens*, au lieu dit *Finmarch*, qui dépend de la Suède. Dans la Norvége, on citait deux gisements d'or, à *Gastein* et à *Raurssum ;* le fleuve Lisare lui-même en roulait des paillettes» (2).

---

(1) *Helléniques*, IV, 8, 37.

(2) Landrin. *Traité de l'or*, p. 114. Excellent ouvrage auquel nous venons de faire de larges emprunts, et auquel nous renvoyons, quant à ce qui concerne les mines d'Asie, d'Afrique, d'Europe et d'Amérique, pour les exploitations modernes et contemporaines.

IV

Il est aussi fort difficile d'évaluer la quantité du numéraire dans l'antiquité, par pays et par époques, d'autant que nous ne connaissons ni la quantité des métaux précieux, ni la production d'aucune époque, ni celle d'aucun pays. Puis, comment évaluer le frai, les pertes, etc.? Cette évaluation, surtout par pays et par époques, est donc plus ardue qu'il ne peut paraître.

En Grèce, par des raisons commerciales que nous avons expliquées dans une première étude, les monnaies ont gardé, des siècles entiers, l'empreinte primitive. Elles furent exactement imitées dans tout l'Orient. Plus tard, il en fut de même pour la monnaie de Charles-le-Chauve, ainsi que pour celles de Louis IX, de Henri III, Henri IV, Louis XIII et Louis XIV. Par conséquent, les monnaies anciennes que nous possédons aujourd'hui ne peuvent rien nous apprendre à ce point de vue, d'autant plus qu'elles n'ont aucun rapport, aucune analogie avec la totalité des monnaies frappées à l'époque dont elles portent l'empreinte.

Quant aux différentes quantités des monnaies mentionnées par les auteurs, comment distinguer la monnaie réelle de chaque pays ou époque, et ne pas évaluer les répétitions des mêmes sommes? Comment encore évaluer les passages vagues et incertains des divers auteurs qui, cependant, énoncent certains chiffres? En supposant même que nous eussions pu avoir tous les renseignements voulus, ce travail rencontrerait d'autres difficultés pour l'époque qui précède le IVe ou le Ve siècle avant J.-C. D'abord, l'histoire, jusque-là, nous manque souvent, et quand elle nous donne quelques renseignements, il subsiste une très-grande confusion à cause des noms primitifs des monnaies.

Avant la découverte et l'usage de la monnaie, chaque pays avait une « monnaie» de compte, il va sans dire, idéale, qui souvent était le poids ou la mesure de la principale marchandise du pays; c'était encore, parfois, un animal, comme le bœuf ou le mouton. Le nom de cette monnaie de compte, ou de l'unité monétaire, a passé à la monnaie réelle avec la valeur, — et souvent avec l'effigie, quand c'était un animal, — lorsque la monnaie fut inventée. Comment, dès lors, éclaircir certains passages de la Bible et d'Homère, quand il s'agit de poids, de bœufs et de moutons, et distinguer si c'est de la monnaie appelée, par exemple, bœuf, mouton

ou sicle, ou tout simplement du bœuf, ou du mouton, en chair ou en os, ou des sicles, en poids? Et cette difficulté, pour quelques pays, s'étend jusqu'à des dates fort rapprochées de nous. Tous ces détails, nous le répétons, ont été développés dans l'étude à laquelle nous avons déjà renvoyé le lecteur.

Nous venons de dire les raisons pour lesquelles les passages des divers auteurs, si nombreux qu'ils soient, ne peuvent nous servir de base, non plus que la liste des mines et autres lieux aurifères et argentifères de l'antiquité. Le troisième moyen nous a mieux réussi que les deux premiers, grâce à l'ouvrage précieux de don Vasquez Queipo, *Essai sur le système métrique et monétaire des anciens peuples depuis les premiers temps historiques jusqu'à la fin du khalifat d'Orient* (1), qui contient une foule d'indications et de renseignements de la plus grande importance.

Les pièces que nous possédons actuellement et celles qu'on découvre tous les jours nous confirment que le numéraire de l'antiquité était énorme. Je n'ose établir de comparaison entre ce numéraire et et celui de la civilisation moderne; et, pour ne pas être taxé d'exagération, j'adopte simplement la réflexion du savant M. H. Schlieman, lequel va jusqu'à dire: « Si la France venait à être abandonnée et dévastée comme le fut la Grèce, est-ce que vingt

---

(1) Paris, 1859, 4 v. in-8. Le dernier volume de cet ouvrage est un catalogue général en plusieurs tables des monnaies anciennes en or ou en argent des principaux musées d'Europe, dont la classification ne laisse rien à désirer. Elles désignent l'espèce, l'époque — autant que possible — de chaque pièce, l'état où elles se trouvent, le titre de fin, le poids, le nombre des mêmes monnaies qui se trouvent dans les autres musées, et quelques autres remarques. Ce beau travail avec tous ces détails n'est malheureusement pas aussi complet qu'on pourrait le désirer, pour les raisons que voici:

Il ne contient que les monnaies des musées et collections suivantes:

De l'Académie de l'histoire de Madrid;

M. Lorichs, chargé d'affaires de Danemark à Madrid;

Du Musée britannique (d'après le catalogue de ce Musée par M. Taylor Combe);

Du cabinet de la Bibliothèque nationale de Paris;

Du cabinet de la Bibliothèque nationale de Madrid;

Du cabinet de M. Pedro, propriétaire à Madrid;

Du cabinet de M. Garcia de la Torre (d'après le catalogue de M. Gaillard);

Du cabinet de la Bibliothèque impériale de Berlin;

Du cabinet de M. Delgade, conservateur du cabinet de l'Académie de l'histoire de Madrid;

Du cabinet de M. Rollin, libraire à Paris;

Du cabinet de M. Thomas (d'après le catalogue de M. Bargon);

Du cabinet de la Bibliothèque impériale de Vienne.

Comme le travail de M. Queipo a paru en 1859, non-seulement il n'est pas complet, comme nous venons de le voir, mais il est aussi forcément arriéré. En-

ou vingt-cinq siècles après on pourrait trouver une monnaie en argent ou en or, malgré les milliards de francs qui ont été mis en circulation depuis des siècles? »

Si, en effet, on pouvait calculer les pièces et les autres objets de l'antiquité qui ont été perdus de tant de manières, par le frai, les refontes, etc., pendant deux mille ans, et les comparer avec ceux que nous possédons présentement, on serait frappé de la masse que devaient posséder les anciens.

Les chiffres suivants, que nous permet de donner l'ouvrage de don Queipo, bien que partiels, sont un argument incontestable.

D'après la table générale des monnaies d'argent dressée par cet auteur, qui les a classées selon leurs anciennes dénominations, et, d'après nos calculs faits sur ces tables, le nombre des monnaies en argent est de 1,152,245 pièces, leur poids de 15,588,190 gr. 0,54. Le poids moyen des plus petites pièces est de 2 gr. 030, et celui de la plus grande de 154 gr. 53; cette dernière pièce est un *tétraoctadrachme* du système olympique.

D'après la table générale des monnaies d'or, également classées selon leur poids et leurs anciennes dénominations, suivant les différents systèmes auxquelles elles appartiennent, et d'après nos calculs faits pareillement sur ces tables, le nombre des monnaies grecques en or est de 25,125 pièces et leur poids de 181,406 gr. 0.27. La plus petite pèse 0.46 gr., la plus grande 28.05.

---

suite il ne contient pas tous les objets en or et en argent qui se trouvent dans les Musées, mais seulement les monnaies et encore celles dont la date et l'origine sont certaines. car les autres ne figurent pas ordinairement dans les catalogues des Musées. faute de classification. Les musées, d'ailleurs, ainsi que les personnes qui font des collections, gardent seulement ce qui est rare et les séries. Nous répétons, d'ailleurs, que c'est le catalogue de quelques musées et collections seulement. Cependant tous les savants, aujourd'hui, possèdent quelques pièces pour leurs études et souvent d'autres objets en or ou en argent. Des personnes riches ont souvent de fort belles collections, comme la collection célèbre, à juste titre, de M. *Dupré*, celle de M. *Jean Démétrius* (grec établi à Alexandrie), qui contient plus de 500 pièces, seulement pour la série des rois, et celles des *nômes* et des empereurs, frappées à Alexandrie, comprenant plus de 3,000 pièces. Celles de *Photiadès-Bey*, ambassadeur de Turquie à Athènes. de feu le *marquis de Moustier*, de M. *Novicof*, ambassadeur de Russe à Vienne, de M. *Prockesse-Hostein*, ex-ambassadeur d'Autriche à Constantinople, celle du musée d'Athènes, le trésor troyen de M. Schliemann, etc. Les marchands antiquaires en possèdent toujours un certain nombre. La collection, par exemple, de M. *Lampros* à Athènes, contient seulement, pour les pièces que les croisés ont frappées en Orient, 38 pièces en or et 314 en argent. Quelques particuliers possèdent toujours un certain nombre de pièces comme curiosités et quelquefois montées en bijoux, savoir en broches, boutons, diadèmes, bracelets, boucles d'oreilles, colliers, etc.; tout cela ne figure et ne peut figurer dans aucun catalogue, sans compter les découvertes qui se font tous les jours; cependant tout cela finit par faire des masses.

D'après le même ouvrage, le poids des monnaies romaines et arabes en argent est de 71,971 gr. 0.53, celui des mêmes monnaies en or de 124,189 gr. 04.

Ainsi, le poids des pièces grecques, romaines et arabes en argent, montant à 15,660,162 grammes, représente, à raison de 198 fr. 50 le kilogramme et au titre de 900 millièmes, une somme de 3,095,790 francs 15 centimes.

Le poids des pièces grecques, romaines et arabes en or, montant à 304,595 gr. 31, représente, à raison de 3,093 fr. 30 c. le kilogramme et au titre de 900 millièmes, une somme de 945,297 fr.

Soit, avec la valeur des pièces en argent, une somme totale de 4,041,088 fr.

Offrons, à ce sujet, le tableau que présenta le Trésor public à Rome, à diverses époques.

Tableau du Trésor public à Rome, de Paul-Émile à Antonin.

Dates	Monnaie rom.	Poids.		Monnaie actuelle.	
Avant J.-C.	Sesterces.	Livr. rom.	Livr. franç.	Francs.	Francs.
170. Butin de Paul-Emile (a).	230.000.000	....	....	44 850.000	44.850.000
157. Or en lingots.		16.810	11.235 $\frac{17}{20}$	19.250.000	21.875.000
Argent, *id.*		22.070	14.300.017	1.400.000	
Numéraire.	112.150.000	....	....	1.225,000	
91. Or en lingots.		1.620.829	1.082.727 $\frac{4}{25}$	1.600.000.000	1.600.000.000
51. Or, *id.*		1.500.000	980.000	1.480.000.000	1.623.800.000 (b)
Argent, *id.*		2.100.000	1.389.159 $\frac{37}{100}$	136.000.000	
Numéraire.	40.000.000	....	....	78.000.000	
Après J.-C.					
161. Lingots et numéraire.	2.700.000.000	....	....	526.500.000	526.500.000 (c)
				Total :	3.817.025.000

(a) La Macédoine fournit la plus grande partie de ces richesses ; jamais encore le Trésor n'avait atteint un pareil degré de prospérité. Aussi, depuis cette époque, jusqu'aux consulats d'Hirtius et de Vibius Pansa, c'est-à-dire pendant plus de cent vingt-cinq ans, le peuple romain fut affranchi du payement de l'impôt foncier, comme le dit Cicéron (Offic. II, § 22). *Unius imperatoris præda finem attulit tributorum.*

(b) M. Dureau de La Malle évalue même cette somme à deux milliards de francs.

(c) Et celle-ci à 668,250,000 de fr.

Avant la guerre sociale en l'an 663, il y avait dans l'ærarium, suivant le témoignage de Pline (33, cf. Brottier, Tacit. Tom. II, p. 419), 1,620,819 de livres d'or, somme égale à 1.512,783,405 francs.

Le Trésor de la République était encore plus riche en 705, lorsque Jules César s'en empara ; il se montait alors à deux milliards de francs (Sabatier, *Production de l'or et de l'argent*, etc.).

Ce tableau seul du Trésor romain à cinq époques différentes présente, on le voit, des sommes immenses.

Voyons maintenant comment les économistes ont évalué, de leur côté, la quantité des métaux précieux.

V.

De tout ce qui précède, on comprend aisément la difficulté, pour ne pas dire l'impossibilité d'évaluer la quantité des métaux précieux et du numéraire avant le xve siècle de l'ère moderne et surtout dans l'antiquité. Cependant, M. Jacob (1) conclut que l'Europe entière, à la fin du xve siècle, n'avait, en or et en argent monnoyés, que 34 millions sterling. Tout arbitraires qu'elles nous semblent, ces conclusions ont été, à défaut d'autres, admises par les économistes, qui, à l'aide de statistiques assez complètes à partir de cette époque et de lois ou théories plus ingénieuses qu'exactes sur la déperdition des métaux précieux, ont pu estimer la quantité d'or et d'argent que le monde possède aujourd'hui.

« En partant, dit M. Michel Chevalier (2), d'une évaluation fort peu certaine, il est vrai, sur la quantité de monnaie qui circulait dans l'Empire romain sous Vespasien, en calculant la déperdition annuelle comme il vient d'être dit, et eu égard à ce qu'avaient pu, depuis, produire les mines, M. Jacob estime que l'Europe entière, à la fin du xve siècle, n'avait pas plus d'or et d'argent monnoyés que 34 millions sterling (850 millions de fr. de notre monnaie). On pourrait soutenir que cette estimation est encore exagérée » (3).

« On peut mesurer, — dit-il ailleurs — à quoi se réduit cette production de métaux précieux qui a occupé tant de bras, excité tant d'ambition, assouvi tant de passions, fait commettre tant de cruautés, provoqué des actes si audacieux et fourni l'occasion d'entreprises si vastes. Tout l'argent sorti des mines du Nouveau-Monde formerait un volume de 12,928 mètres cubes ; l'or n'en représente que 228. En d'autres termes, tout l'argent qu'on a retiré de ces nombreux filons que j'ai pu qualifier de géants, réuni sous la forme d'une sphère et placé à côté de la colonne Vendôme, n'atteindrait qu'aux deux tiers de la hauteur. Le rayon, en effet, n'en serait que de 14 mètres. Quant à l'or, c'est un volume singulièrement exigu. On est presque confondu de trouver que cet or du Nouveau-Monde, sur l'abondance duquel on a fait tant de fables, dont on a dit, par exemple, que la seule rançon de l'inca Atahnalpa

---

(1) *An historical inquiry into the production and consumption of the precious metals.* London, 1831, 2 vol. in-8. — (2) *La Monnaie*, p. 443. — (3) P. 561.

avait comblé un temple, ne remplirait pas le salon d'un appartement bourgeois de Paris » (1).

---

(1) Ailleurs encore : « On a produit un assez grand nombre d'évaluations au sujet de la destination qu'ont reçue l'or et l'argent livrés à la civilisation occidentale, et particulièrement à l'Europe. Combien est mis en vaisselle, en bijoux, combien en dorures ou argentures? combien en monnaies? quelle est la quantité qui s'exporte? Les discussions, auxquelles ont pris part cependant des esprits très-distingués, n'ont répandu que peu de lumière sur la question. On peut facilement savoir combien les hôtels des monnaies frappent de pièces de tout genre; mais on n'en peut rien conclure, parce que les causes puissantes ramènent plusieurs fois le même métal sous la presse monétaire. Par le moyen de l'impôt dit de garantie sur les objets en or et en argent, il semble facile de déterminer ce qui se transforme en vaisselle et en bijoux ; mais le poids de l'or et de l'argent qui supportent cet impôt ne prouve rien, parce que ce ne sont pas seulement des matières neuves que travaillent les orfèvres et les joailliers ; ils élaborent aussi de la vieille vaisselle et de vieux bijoux ; de là une extrême confusion dans les évaluations. Tel auteur qu'on doit croire bien informé, portera le vieil or et le vieil argent employés dans ces industries à un ou deux centièmes seulement des matières, M. Jacob, par exemple ; tel autre, qui ne semble pas moins digne de foi, comme Necker, supposera que c'est de 50 0/0, et un troisième, M. Lowe, estimera que c'est du quart. A qui croire ? Pour comble d'incertitude, on n'a pas de relevé complet de ce que fabriquent l'orfévrerie et la bijouterie, même en Europe. Humboldt calculait, vers 1824, que c'était 31,700,000 fr. en or et 54,500,000 fr. en argent ; total, 87 millions. M. Jacob, vers 1830, admettait que c'était 140 millions, en y comprenant l'Amérique, qui alors n'avait qu'une faible fabrication en ce genre.

« En 1830, M. Gallatin évaluait de 22 à 27 milliards de francs ce qui restait en Europe et en Amérique des deux métaux, y compris ce qui pouvait avoir échappé à la destruction ou la dispersion sur les 1,600 millions que l'ancien continent possédait, suivant lui, avant la découverte du Nouveau-Monde. Sur une masse totale de 38 milliards et demi, l'exportation et la déperdition auraient pris une quantité incertaine entre 11 et 16 milliards, c'est ce qui l'aurait réduite à une somme comprise entre 27 et 22 milliards.

« On peut penser que cette évaluation portait un peu trop haut la quantité de métaux précieux qui existait en Europe, quand l'Amérique fut découverte. » (*Ibid.*, p. 237.)

VI.

Personnellement, en raison du temps et du soin que nous avons donnés à ces recherches, nous sommes porté à admettre de tout autres chiffres que ceux indiqués plus haut et à croire que le monde civilisé possédait, vers la fin du xve siècle, au moins 5 milliards de francs, moitié en or, moitié en argent, du tout en numéraire. Chiffre arbitraire, j'en conviens, — mais le chiffre de 1 milliard ne l'est pas moins, — et c'est celui qui figurera dans tous les calculs qui vont suivre sur la quantité des métaux précieux.

Du reste, pour que ce chiffre ne paraisse pas si énorme et exagéré, citons encore M. Landrin :

« La valeur totale des métaux précieux est assez généralement portée, avant la découverte de l'Amérique, à 3 milliards et demi dans l'ancien monde, c'est-à-dire en Europe et dans une faible partie de l'Asie. L'or y entrait pour 800 millions, ou à peu près le quart. Le montant de l'or et de l'argent monnoyés ne formait que le quart de la totalité, environ 900 millions » (1).

Les économistes qui admettent le chiffre de 1 milliard avant 1492, prétextent quelques circonstances exceptionnelles du moyen âge et surtout les croisades, pour prouver la rareté des métaux, et par suite, la vérité de ce chiffre. A ces raisons spécieuses, nous opposerons précisément quelques extraits relatifs à cette époque des croisades ; les faits nous justifieront suffisamment. Puisqu'il y a eu demande et exportation extraordinaires des métaux précieux, l'enchérissement a dû s'ensuivre ; par conséquent, ce n'était nullement par le manque d'or ou d'argent, mais par suite de cette demande extraordinaire. Et les métaux précieux, sans se perdre, sans manquer, sans se consommer, se sont simplement déplacés.

« Toutes les choses qui servent à la guerre, dit Michaud (2), prirent une valeur si excessive, que le prix d'un fonds de terre suffisait à peine pour acheter l'équipement d'un cavalier. Les femmes se dépouillaient de leurs ornements les plus précieux pour fournir au voyage de leurs fils ou de leurs époux. Ceux même, disent les historiens, qui en d'autres temps auraient souffert mille morts plutôt que de renoncer à leurs domaines, les cédaient pour une somme modique ou les échangeaient contre des armes. L'or et le fer paraissaient être les seules choses désirables.

---

(1) *Traité de l'or*, p. 27. — (2) *Histoire des croisades*, 4e éd., 1825, in-8 ; p. 465.

« Alors on vit paraître les richesses enfouies par la crainte ou par l'avarice. Des lingots d'or, des pièces de monnaie, dit l'abbé Guibert, se voyaient en monceaux dans la tente des principaux croisés, comme les fruits les plus communs dans les chaumières des villageois. »

Godefroy de Bouillon se contenta d'aliéner ses domaines; il permit aux habitants de Metz de racheter leur ville dont il était le suzerain. Il rendit la principauté de Stenay à l'évêque de Verdun, et céda ses droits sur le duché de Bouillon à l'évêque de Liége pour la somme modique de 4000 marcs d'argent et une livre d'or (1).

« Le prince Édouard, fils aîné de Henri III, avait fait le serment de combattre les infidèles; mais l'Angleterre, épuisée par les guerres civiles, ne pouvait suffire aux dépenses d'une expédition lointaine. Louis IX, qui estimait la bravoure du jeune prince croisé et voulait l'avoir pour compagnon d'armes dans la guerre sainte, vint à son secours et s'engagea à lui prêter 70,000 livres tournois. Sur ces 70,000 livres tournois, 25,000 livres devaient être payées à Gaston, vicomte de Béarn, lequel avait pris l'engagement de suivre Édouard à la croisade; pour garantie de la somme empruntée, le fils d'Henri III engageait les revenus de la Guyenne, ses domaines particuliers, et donnait de plus son propre fils en otage (2).

Cependant, malgré toutes ces circonstances qui ont restreint la quantité des métaux précieux, l'histoire des croisades mentionne des quantités assez considérables. D'après une chronique, certainement exagérée, les somptueuses dépouilles de la mosquée d'Omar à Jérusalem suffisaient à la charge de six chariots, et on employa deux jours pour les transporter hors de la mosquée (3). Dans la Pharonica, les croisés trouvèrent beaucoup d'or et d'argent (4). Constantinople, avant d'être attaquée par les croisés, en 1204, possédait, d'après les calculs de Michaud, des richesses d'une valeur de 600 millions (5). Mathieu Pâris (6) dit qu'en 1250 arrivèrent à l'armée onze chariots traînés chacun par quatre chevaux robustes et chargés de deux grands tonneaux liés en fer et contenant des talents, des sterlings, de la monnaie de Cologne... Tout cet or et cet argent avaient été transportés sur des vaisseaux génois; il provenait des biens de l'Église, et avait été recueilli depuis trois ans.» Le pape Jean XXIII, d'après Math. Villani (7) avait dépensé pour la croisade plus de 18 millions de pièces d'or. Jean Villani et Antonin

(1) *Ibid.*, V, p. 237. — (2) *Ibid.*, V, p. 63. — (3) *Ibid.*; I, p. 451. — (4) *Ibid.*, II, p. 64. (5) *Ibid.*, III, p. 277. — (6) *Ibid.*, IV, p. 265. — (7) *Ibid.* V, p. 237.

rapportent qu'il avait en outre vendu pour sept autres millions de pierres précieuses, des bijoux, etc.

VII.

La quantité des métaux précieux une fois fixée à la fin du XVe siècle, la tâche devient facile ou du moins possible à partir de cette époque, grâce à l'ouvrage de M. Michel Chevalier, *la Monnaie*, où nous puiserons à pleines mains nos renseignements, tout en contrôlant certains faits.

Nous venons de dire que, d'après nous, le monde civilisé, en 1492, avait au moins 5 milliards de métaux précieux.

La production des métaux précieux de la *première période*, savoir depuis la découverte de l'Amérique jusqu'à 1620, est considérée comme stationnaire. Ce que l'Amérique, d'ailleurs, envoyait annuellement de métaux précieux à l'Europe, était à peine de 16 millions de francs de 1525 à 1550. Mais, vers 1578, *Potosi* rendait 200,000 kil. d'argent (45 millions de francs), et avec ce qui ne payait pas de droits, le total devait excéder 50 et peut-être 60 millions de francs. Les mines de Potosi, depuis leur découverte jusqu'en 1865, ont fourni en argent, sans or, de 6 à 7 milliards de francs (1).

Deuxième période : de 1620 jusqu'à 1810. Dès la fin du XVIIe siècle, le Potosi rendait moins de 180,000 kil. d'argent, qui feraient 17,667,000 francs. Il baissa encore un peu pendant les premières années du XVIIIe siècle, et il se releva de 1789 à 1800, de manière à excéder 20 millions de francs. En 1775, le Mexique atteignait 85 millions; en 1788, 107; en 1795, 130. L'argent entrait dans ce total pour 9 dixièmes.

« Pour l'ensemble du Nouveau-Monde, Humboldt estime que la production moyenne en or et en argent qui, pendant la première moitié du XVIe siècle, n'avait été que de 3 millions de piastres, était montée à 11 millions (58,700,000 francs), pendant la seconde moitié; l'accroissement est de 267 pour 100. Dans le cours du siècle suivant, de 1600 à 1700, la moyenne annuelle est de 16 millions de piastres, ce qui, par rapport à la période précédente, n'est plus qu'une augmentation de 5 millions, au lieu de 8, ou de 46 pour 100 au lieu de 267 » (2).

« Le pouvoir de l'argent, pour bien des raisons, aura cessé de décroître depuis 1620 jusqu'à la première moitié du XVIIIe siècle, pendant laquelle l'argent tendait à enrichir. Pendant ce laps de temps, l'expédition annuelle, d'Amérique en Europe, des deux

---

(1) P. 365 à 370. — (2) P. 567.

métaux réunis, ne surpasse celle de l'intervalle précédent que de 6 millions 1/2 de piastres; l'or fait-il la majeure partie? Au milieu du XVIIIe siècle, l'argent recommence à baisser; le mouvement se prononce bientôt avec énergie, et il continue jusqu'à l'ouverture du XIXe siècle. Après 1770, l'extraction des mines mexicaines s'éleva rapidement du simple au double. Dès 1766, elles donnaient plus d'argent que les mines du Potosi; en 1803, elles avaient plus que doublé leur produit de 1766. Quant aux grands profits des mines mexicaines, ils sont incontestables de 1750 à 1810; au lieu de 22,500,000 piastres que l'Amérique expédiait en Europe, ce chiffre monta à 35,300,000 piastres, chiffre moyen de 1700 à 1750. On se rappelle que la période semi-séculaire de 1700 à 1750 n'avait présenté qu'une augmentation de 6 millions 1/2 de piastres, ou de 41 pour 100, sur la période formée du XVIIe siècle tout entier. L'or y est pour une bonne part (1).

La valeur de l'argent et celle de l'or, après être restées stationnaires depuis 1600 ou 1620, selon les pays, jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, s'étaient sensiblement relevées; mais une fois au milieu du siècle, le flot prit la direction opposée; l'argent et l'or se mirent à baisser de nouveau. Enfin, la production annuelle des mines d'or et d'argent de l'Amérique, au début du XIXe siècle, peut se résumer ainsi, d'après un tableau de M. Michel Chevalier (2).

	Poids.	Valeur.	Valeur totale.
Or..........	14.118 kilog.	48.629.000 fr.	= 225.423.000 fr.
Argent......	795.581 —	176.794.000 fr.	

A la même époque, l'Europe ne rendait que 53,000 kilog. d'argent, et, selon l'évaluation la plus probable, 1,050 kilog. d'or. Un autre tableau de M. Michel Chevalier résume ainsi les quantités d'or et d'argent versées par tous les pays sur le marché général : 891,000 kilog. d'argent et 23,700 d'or,

Soit, en nombres ronds :

Argent................	900.000 kilog.	faisant	200.000.000 fr.
Or....	24.000 —	—	82.560.000
		Valeur totale :	282.560.000 fr.

Troisième période : de 1810 jusqu'à la découverte des mines d'or de la Californie. Le Mexique n'a rendu, en moyenne, de 1810 à 1825, qu'environ 65 millions, dont plus des 9 dixièmes en argent, au

(1) P. 394, etc. — (2) P. 397.

lieu de 120 à 130. Depuis, la production de l'Amérique s'est graduellement relevée. En 1848, date à laquelle furent découvertes les mines d'or de la Californie, elle n'avait pas encore repris son ancien niveau quant à l'argent qui, en valeur, a, jusque-là, de beaucoup primé l'or dans l'extraction américaine. On était, peu à peu, remonté à 700,000 kilog. d'argent. Pour l'or, il y aurait eu plutôt de l'augmentation de 14,100 kilog., on était arrivé à plus de 15,000; ce qui donne 155,903,000 francs d'argent et 53,407,000 francs d'or. La production annuelle des mines d'or et d'argent peut donc se résumer ainsi, à l'époque de la découverte importante des mines de la Californie :

Argent..................	701.570	kilog.	faisant	155.903.000 fr.
Or......................	15.205	—	—	52.407.000
			Valeur totale :	208.310.000 fr.

La production de l'Amérique, depuis l'origine, pouvait être estimée à 122,050,724 kilog. d'argent, et à 2,910,977 kilog. d'or. Soit, pour les deux métaux, une valeur de 37 milliards 148 millions de francs (1).

Au commencement du siècle, l'Europe extrayait 53,000 kil., savoir : 11,000 kilog. environ, que pouvaient produire quelques mines de la Turquie, et 24,000 provenant de celles de l'empire russe. Vers 1848, l'Europe proprement dite avait plus que doublé son extraction.

En ce qui concerne l'or, l'Amérique n'a présenté, dans cet intervalle, aucun fait nouveau. L'importante extraction qui se fait de ce métal dans la Russie boréale, et qui ne date guère que de 1840, n'avait pas encore, en 1848, une assez longue durée pour que la valeur de l'or, sur le marché général, pût en sentir l'influence.

Les quantités de métaux précieux livrés annuellement par les différents pays, avant 1848, sont ainsi résumées par M. Michel Chevalier : argent, 966,470 kil.; or, 71,850 kil.

Soit, en nombres ronds :

Argent..................	970.000	kilog.	faisant	215.540.000 fr.
Or......................	72.000	—	—	247.680.000
			Valeur totale :	463.220.000 fr.

En 1800, d'après M. Landrin, il y avait 32 milliards et demi de métaux précieux, dans lesquels l'or entrait pour 8 milliards 300 millions. Inutile de citer ici Otreschkoff, qui évalue la quantité des

métaux précieux, en 1800, à 20 milliards 640 millions et, en 1855, à 101,684,914.192 francs. Il y a ici exagération évidente.

En 1850, encore d'après M. Landrin, la totalité des métaux précieux a été évaluée à 47 milliards et demi. Selon M. Roswag, la production totale de 1808 à 1848, en faisant entrer en ligne de compte, non-seulement les quantités fournies par l'Europe, mais celles de la Sibérie, dont les rendements prirent de l'importance à partir de 1827, peuvent se décomposer de la façon suivante :

Argent........ 29.355 millions. — Or........ 14.128 millions.

D'après le même auteur, la proportion totale de l'argent à l'or était, en valeur, dans le rapport de 2 à 1, tandis qu'en 1856, ce rapport était de 2 à 3.

Quatrième période : de 1848 à 1865. La quantité totale d'or extraite des mines de la Russie boréale, de 1800 à 1865, est de 701,000 kilog.

La production totale de la Californie, depuis le début jusqu'à la fin de 1864, est évaluée à 1,085,000 kilog. d'or et 977 kilog. d'argent.

L'Australie et ses dépendances ont fourni, jusqu'en juin 1864, 1,160,000 kil. d'or et 5,000 d'argent. L'extraction annuelle peut être estimée à 93,000 kilog. d'or.

M. Michel Chevalier résume ainsi la production annuelle, avant 1865, des mines d'or et d'argent de l'Amérique en général :

	Argent.	Or.
	1.194.000 kilog.	83.000 kilog.
En y joignant :		
L'Europe........	180.000 —	3.800 —
La Russie.......	20.000 —	24.784 —
L'Australie......	5.000 —	92.800 —
On a comme total :	1.399.000 kilog.	204.384 kilog.

Donnant une valeur de 1,013,910,000 francs.

La production annuelle supposée, avant 1865, des mines d'or et d'argent des contrées peu ou difficilement accessibles au commerce de l'Europe, c'est-à-dire l'Afrique, l'Inde, les îles de la Sonde et les Philippines, la Chine, le Japon, est évaluée aux chiffres suivants :

Argent............. 500 kilog. — Or........... 80.000 kilog.

On obtient ainsi, pour la production annuelle du globe dans la quatrième période, un total général de :

	Poids.	Valeur.
Argent....................	1.900.000 kilog.	422.222.000 fr.
Or........................	284.000 —	977.349.000
En tout :	2.184.000 kilog.	1.399.571.000 fr.

Par suite, on peut estimer, sous toutes réserves cependant, que la quantité totale dont il a été disposé pendant ces dix-sept années, de 1848 à 1864, monte à :

Argent...............	25.160.000 kilog.	ou	5.591.000.000 fr.
Or....................	4.360.000 —		15.018.000.000
Soit :	29.520.000 kilog.	ou	20.609.000.000 fr.

Sur cette totalité de plus de 20 milliards et demi, l'Amérique aurait fourni, pour la période entière, 7 milliards 580 millions, savoir :

Argent....... 13.310.000 kilog. — Or....... 1.343.000 kilog.

Dont 1,085,000 kilog. d'or, provenant de la Californie et des pays voisins.

L'Australie a fourni au total général 1,206,000 kilog.

Total de l'or pour ces deux contrées : 2,291,000 kilog.

Laissant de côté les pays encore presque à l'écart de la civilisation occidentale, il resterait, pour cette même période de dix-sept années, une production totale :

Pour l'argent................................ de	16.657.000 kilog.
— l'or.................................. —	3.000.000
	19.657.000 kilog.

Total dans lequel la Californie et l'Australie, en ne comptant que l'or qu'elles fournissent, figurent pour près de $\frac{6}{10}$.

D'après le même auteur, au 1er janvier 1865, l'Occident n'aurait eu en sa possession que 39 milliards 946 millions d'or et d'argent, ainsi répartis :

Argent...........	74.635.000 kilog.	faisant	16.585.000.000 fr.
Or..............	6.783.000 —	—	23.361.000.000
		Valeur totale :	39.946.000.000 fr.

M. Roswag évalue la quantité des métaux précieux, en 1865, à plus de 50 milliards; soit, en chiffres ronds, 60 milliards.

Nos calculs, on l'a vu jusqu'ici, reposent et s'appuient sur les estimations de M. Michel Chevalier. Mais il n'a pas, de 1492 à

1848, évalué la production des différentes parties du monde, excepté pour l'Amérique. Il nous donne (1), dans un autre tableau, la « Production annuelle, avant 1865, des mines d'argent et d'or de l'Amérique, de l'Europe, de la Russie d'Europe et d'Asie et de l'Australie.» Si nous en défalquons la production de l'Amérique, nous obtenons :

	Argent.	Or.
D'une part,		
	205.000 kilog.	121.384 kilog.
D'autre part :		
	500.000 —	80.000 —
Total :	705.000 kilog.	201.384 kilog.

Plus loin, il résume les « Quantités annuelles d'or et d'argent versées sur le marché général au commencement du XIXe siècle. » En déduisant de ce tableau, comme plus haut, la production américaine, nous avons :

Argent........... 91.000 kilog. — Or........... 9.700 kilog.

Enfin, si des « Quantités annuelles d'or et d'argent livrées par les différents pays au marché général avant 1848 », nous déduisons encore la production américaine, nous avons :

Argent............. 265 kilog. — Or............ 56.500 kilog.

Dans *la Question de l'Or* (2), M. Émile Levasseur évalue la production de l'Europe, au commencement du XVIe siècle, à 9,000 kilog. d'argent et, vers 1800, à 115,319 kil. d'argent et 9,982 kilog. d'or (3). En 1848, l'Europe a porté sa production de 53,000 à 120,000 kilog. d'argent. La Russie, pour sa part, produisit, de 1810 à 1825, 12,612 kilog. d'argent et 1,095 kilog. d'or; puis, de 1825 à 1848, 79,272 kil. d'argent et 10,067 kil. d'or.

L'Asie et l'Afrique restent en dehors de ces évaluations.

L'Europe, avec la Russie, a produit de 1600 à 1848 :

	Francs.	
	2.100.000.000	d'or.
	3.000.000.000	d'argent.
L'Afrique et l'Asie, dans la même période :		
	7.500.000.000	d'or.
	700.000.000	d'argent.
Total :	13.300.000.000	francs.

(1) P. 556 et 557. — (2) P. 14. — (3) P. 25.

« Le total de la production américaine s'élève, selon M. Roswag(1), à 122,050 tonnes d'argent, d'une valeur de 27,122,000,000 de francs. Le maximum des bénéfices tirés des mines correspond à la période de 1750 à 1810.

« L'Europe, pendant cette même période (1492-1848), continuait son exploitation, devenue presque insignifiante à côté de celle de l'Amérique, et ne figure que pour 15 0/0 de l'argent total produit. » Ce qui fait seulement, pour le monde européen :

	Argent.	Or.
Europe..................	4.068.300.000 fr.	500.000.000 fr.
Sibérie et Russie.........	233.000.000 —	1.100.000.000
En dehors de l'Europe :		
Afrique, etc.............	—	2.500.000.000
Total :	8.401.300.000 fr.	

Un autre tableau (2) donne la production de 1500 à 1848, ainsi répartie :

	Argent.	Or.
Russie et Sibérie.........	330.000.000 fr.	1.100.000.000 fr.
Autres pays d'Europe.....	2.000.000.000 —	500.000.000
Côtes de Guinée..........	— —	2.500.000.000
	2.330.000.000 fr.	4.100.000.000 fr.

M. Wilson (3) estime ainsi l'ensemble de la production de métaux précieux, défalquée la production américaine, pour la période 1492-1848 :

Or....... 2.486.000. kilog. — Argent....... 20.402.000 kilog.

Esquissons à son tour, au moyen d'un tableau, la production totale du monde entier.

Production totale de l'or et de l'argent par pays et par époques.

1° PAR ÉPOQUES (4).

	OR.		ARGENT.		OR et ARGENT
	POIDS. kilog.	VALEUR. millions.	POIDS. kilog.	VALEUR. millions.	VALEUR TOTALE. fr.
Jusqu'en 1492..................	725.900	2.500	11.261.261	2.500	5.000 000.000
L'Amérique, de 1492 à 1848	2.910 977	10.026	122.050.724	27.122	37.148.000.000
Les autres pays, de 1492 à 1848 ...	2.486.000	8.552	20.402.000	4.529	13.081.000.000
Ensemble, de 1848 à 1874.......	7.678.368	26.414	51.273.000	11.383	37.797.000.000
Totaux...........	13.801.245	47.492	204.986.985	45.534	93.026.000.000

(1) P. 110. — (2) P. 120. — (3) Wolowski, *l'Or et l'argent*, p. 145. — (4) Michel Chevalier, *la Monnaie*, p. 402.

2° Par pays (production annuelle depuis 1848 (1).

	OR	ARGENT.
Amérique	83.000 kilog.	1.144.000 kilog.
Europe	3.800 —	180.000 —
Russie d'Europe et d'Asie	24.780 —	20.000 —
Australie et dépendances	92.800 —	5.000 —
Afrique	10.000 —	» —
Inde	8.000 —	» —
Iles de la Sonde et Philippines	25.000 —	» —
Chine	26.000 —	300.000 —
Japon	11.000 —	200.000 —
Total	284.384 kilog.	1.899.000 kilog.

Ainsi, d'après nos calculs, basés sur ceux des principaux économistes, le monde entier possédait, le 1er janvier 1875, des métaux précieux d'une valeur au moins de 93 milliards de francs. Ce chiffre ne doit pas paraître excessif aux personnes versées dans ces matières, car M. Wilson, pour ne citer que des auteurs compétents, évalue la quantité des métaux précieux, de 1492 à 1868, à 15,398,000 kilogrammes l'or, et à 310,176,000 kilogrammes d'argent (2), ce qui fait presque 122 milliards.

Pour le frai et toute espèce de déperdition, on peut calculer la

(1) Michel Chevalier, p. 556 et 557.

La production annuelle que nous venons d'admettre de 1848 à 1874 est bien au-desous de la vérité; car, d'après M. Wolowski (ouvrage cité, premier tableau de la page 149) la production, par exemple, de 1865 est évaluée ainsi :

	OR.		ARGENT.	
	Poids.	Valeur.	Poids.	Valeur.
1865	404.000 kilog.	1.389.760.000 fr.	3.250.000 kilog.	721.500.000 fr.
1866	412.500 —	1.419.000.000 —	3.200.000 —	710.400.000 —
Soit, pour 2 ans ;	816.500 kilog.	2.808.760.000 fr.	6.450.000 kilog.	1.431.900.000 fr.

La production surtout de l'argent est bien en dessous de la vérité, principalement pour ces dernières années, puisqu'on vient de découvrir en Amerique de nouvelles mines et des filons d'argent. La baisse de l'argent, sensible notamment en Angleterre, a été, en 1874, de 1 ½ 0/0, et, dans ces derniers mois, de 4 ½ à 5 0/0.

(2) A moins que ces chiffres ne soient faux, car nous avons dû faire quelques rectifications au travail de M. Wolowski, quant à ce qui concerne les chiffres : par exemple, dans ce même tableau où nous avons pris les totaux des kilogrammes de l'or et de l'argent, page 1474, la valeur de l'or et de l'argent que M. Wolowski donne en thalers n'a aucune relation ni rapport avec les poids de l'or et de l'argent.

production des pays peu connus, car la production évaluée de ces pays, et surtout de l'Inde, est évidemment trop petite; cependant, de nos 93,026 millions de francs, on peut retrancher de 3,026 à 8,026 millions de francs, et la valeur totale de toute la masse d'or et d'argent, vaudra 85 à 90 milliards.

Les 13,801,245 kilogrammes d'or font 716 mètres cubes (1), ce que peut contenir un salon de 12 mètres de longueur, de 8 m. 50 de largeur et de 7 mètres de hauteur. L'énormité du poids spécifique de l'or est certainement surprenante; mais sa dilatation linéaire, et surtout le laminage et le martelage, ne le sont pas moins. Un mètre carré d'or d'une épaisseur de 0,56 à 0,57 (0,56901) peut dorer toute la surface de la terre, qui est de 509,941,000 kilomètres!

VIII

Qu'il y ait du frai pour la monnaie et de la déperdition de toute espèce pour les métaux précieux, cela ne fait aucun doute, et, pour ne parler que de faits indiscutables, citons ce qui suit :

« Qui n'a pas eu entre ses mains des monnaies dont l'effigie et le revers étaient tellement frottés qu'il n'aurait pu y distinguer la date et le pays de ces monnaies?

Pour la déperdition des métaux précieux, sans compter les incendies, les naufrages, les dorures et argentures, parlons d'une coutume chinoise.

« Il existe en Chine, dit M. Landrin (2), un usage fumigatoire des plus curieux, qui offre un vaste débouché à l'industrie de l'or. Sur une feuille de papier de $0^{m},20$ à $0^{m},25$ de long, environ, sur moitié de large, feuille renforcée de deux autres semblables, on colle une petite feuille d'or battu de 2 centimètres carrés, mince comme celles dont se servent nos batteurs d'or et nos doreurs. Cela fait, on forme une sorte de voûte avec les trois feuilles, la petite feuille d'or en dessous, et on y met le feu, laissant le tout se consumer jusqu'à la fin. Cette coutume superstitieuse a lieu à toutes les phases de la lune, à tous les anniversaires, notamment à ceux de morts, de naissances, de mariages; on brûle des feuilles d'or sur les tombeaux lorsqu'on a passé une bonne nuit, qu'on a fait une

(1) L'or fondu pèse : 19.258 et l'or écroui : 19,361 ; suivant d'autres auteurs, 1,965. Par conséquent, un mètre cube d'or pèse de 19,258 à 19,650 kilogrammes, tandis que le poids spécifique de l'argent est 10,4743. Les 13,801,245 kilogr. d'or de notre tableau général, à 19,258 kil. le mètre cube, font 716 m. c. et 12,517 kilog. L'or peut être réduit en feuilles d'une épaisseur de 9 dix-millièmes de millimètre

(2) *Traité de l'or*, p. 141.

bonne affaire, etc., etc., enfin dans toutes les circonstances heureuses de la vie; nul n'y échappe. On a calculé que tout chinois brûlait, en moyenne, pour une somme d'or équivalant à 5 francs. Si donc on porte à 360 millions la population de la Chine, on voit que cette singulière manière de rendre des actions de grâces entraîne une consommation et, par suite, une destruction annuelle de 1,800 millions de francs. »

L'amincissement lent et imperceptible des bijoux et objets manufacturés est non moins important, citons ce fait assez curieux : « Les bagues ou alliances des femmes d'un village des Alpes, où leur profession courante est celle de blanchisseuse, devaient être renouvelées après un intervalle de douze ans. L'usure produisait ce résultat rapide sur des anneaux d'une épaisseur plus qu'ordinaire. Un couvert d'argent de 156 grammes a perdu 4 grammes après un service de dix années, d'après l'expérience d'un de nos amis, soit environ 4 un quart 0/0 (Roswag).

Le frai des monnaies est d'autant plus considérable que les pièces sont plus petites et qu'elles ont moins de dureté. Les expériences de MM. Colmont et Dumas, faites pour l'argent sur 400,000 pièces de 5 francs, démontrent que le frai est à peu près le même, à quelque période que l'on prenne la circulation, et qu'il est moyennement de 4 milligrammes par an et par pièce. La pièce de 5 francs étant de 25 grammes, on voit que c'est 16 francs pour 100,000 fr. par an. On estime que le frai était de 26 milligrammes par an et par pièce, avant l'introduction du cuivre comme alliage et le développement qu'a pris, depuis trente ans, la circulation du papier fiduciaire.

En 1848, les expériences sur la monnaie divisionnaire ont démontré que la perte était en moyenne, pour les pièces frappées sous le consulat et l'empire :

De 3.53 %	à 2.27 %	pour les	pièces	de 2	francs.	
6.62	— 4.28	—	—	1	—	
9.76	— 6.35	—	—	»		10 cent.

En Angleterre, lord Liverpool, dans ses expériences sur des pièces complètement usées d'empreinte, a obtenu les résultats suivants :

Les couronnes (6 fr. 25 environ), perdent 18 grammes sur 100,000.

Les demi-couronnes (3 fr. 10) perdent 173 grammes sur 100,000.

Les schellings (1 fr. 25) perdent 173 grammes sur 100.000.

Sur 3,286,932 francs fabriqués en pièces de 10 centimes, il n'a été trouvé, lors du retrait de ces pièces sous Louis-Philippe, que 2 millions à peine.

Les calculs de J.-B. Say établissent une usure de 24 0/0 sur les 50 millions frappés en France de 1726 à 1794, en menues pièces de 24 sols, 12 sols et 6 sols.

On voit que le frai pour l'argent menu est considérable, qu'il doit être encore plus élevé pour les pièces de 20 centimes, réduites récemment, ainsi que les pièces de 50 centimes, au titre de 885 millièmes, et qu'il serait énorme s'il n'entrait point d'alliage de cuivre dans leur composition.

Jacob admet $\frac{1}{200}$ par an pour le frai moyen de la monnaie d'argent. Quant au frai de l'or, Jacob l'estime en moyenne, d'après des expériences faites en 1826, de $\frac{1}{800}$ à $\frac{1}{950}$ par an ; MM. Dumas et Colmont l'admettent de $\frac{1}{600}$.

Les célèbres physiciens anglais Hatchett et Cavendish, qui furent chargés de déterminer l'importance du frai, ont établi qu'il est moindre dans les pièces d'or à 1/12 d'alliage de cuivre, que pour nos pièces de 20 à 40 francs à 9/10 de fin ; que l'argent fraie la même quantité que l'or à 23 3/4 carats (988 millièmes).

La proportion de $1\,\frac{1}{2}$ serait telle qu'elle réduirait des 7 centièmes environ la perte causée par un frottement d'égale intensité sur des pièces non alliées.

Depuis Vespasien jusqu'en 1700, le frai annuel moyen sur l'or et l'argent aurait été de 2.28 pour 1000, d'après Jacob. Ainsi, suivant les divers auteurs cités, l'or, au lieu de 4 fois, aurait 6 fois la durée de l'argent. Quoi qu'il en soit, la perte générale par le frai est une somme importante, et c'est une cause qui tend sans cesse à amoindrir la masse de monnaie existante.

Si l'on admet entre la valeur de l'or et de l'argent le rapport de $15\,\frac{1}{2}$ fixé en France, la perte sur l'argent, bien que quatre fois plus grande, représente, eu égard à l'or, un dommage presque quatre fois moindre. Comme la quantité des monnaies d'argent existante était environ treize fois et demie celle d'or avant ces dix dernières années (de 1845 à 1855), la monnaie d'argent donnait lieu à une perte totale triple de celle qu'occasionnait l'or. Un calcul de Léon Faucher, fait sur ces données, établit une augmentation relative de la valeur des pièces d'or sur celles d'argent de 0,4 p. 1000, ou 40 0/0 par siècle, en rapportant à une même époque future les quantités respectives des métaux précieux usés par le frai.

Les chiffres donnés ci-dessus pour mesure du frai sont en tout cas dignes de remarque. Ceux de Jacob établissent qu'un capital d'un milliard se réduit après un siècle à 755 millions ; après cinq cents ans, à 140 ; après mille ans, à 60 millions, en supposant nul l'approvisionnement des mines.

Nous venons de reproduire les opinions principales sur le frai

de la monnaie, d'après M. Roswag (1), en ajoutant que le frai de la monnaie est en rapport direct avec la vitesse de la circulation, le sexe et la profession des personnes entre les mains desquelles les monnaies circulent. Avant de finir ce chapitre, nous répétons que l'étude du frai de la monnaie et de la déperdition des métaux précieux est complètement à faire.

IX.

Tâchons de donner aussi une idée de la quantité de numéraire que nous possédons actuellement.

D'après M. Michel Chevalier, en 1848, il y avait environ 12 milliards de francs en espèces monnoyées. Maintenant qu'il nous soit permis de reproduire ici quelques passages de l'excellent ouvrage de M. Maurice Block (2), tout en renouvelant quelques chiffres.

En évaluant à 7 milliards la quantité d'or et argent monnoyés depuis 1848 dans le monde entier, nous sommes resté au-dessous de la vérité même, si l'on fait abstraction de la déperdition et des quantités enlevées à la circulation par tant de causes diverses. La valeur des monnaies d'or et d'argent fabriquées en France depuis l'origine du système décimal (1795), s'est élevée au 31 décembre 1870 : pour l'argent, à 5,098,408,826 fr. 35 c. et pour l'or à 7,765,433,680, dont 236,150,029 fr. 25 c. en argent et 71,082,860 fr. en or ont été retirés de la circulation. Voilà bien près de 12,500 millions en espèces, dont 7,639 millions en or et 4,793 millions en argent ont été frappés à l'effigie de Louis-Bonaparte et de Napoléon III (1852-1869, soit dix-huit ans.) Il est inutile de dire qu'une grande partie de ces monnaies n'existent plus en France, mais il paraît impossible d'évaluer avec une exactitude suffisante combien ont été refondues par le commerce, combien on en a exporté, combien sont perdues. Nous savons seulement qu'il est entré en France, de 1848 à 1868 (vingt ans), pour 7,037 millions d'or et pour 3,554 millions d'argent et qu'il en est sorti pour 3,225 millions d'or et pour 4,451 millions d'argent. Reste pour 3,812 millions d'or ; mais il est sorti pour 897 millions d'argent de plus qu'il n'en est rentré, il reste définitivement acquis 2,915 millions. Comme il y a des entrées et des sorties de numéraire non contrôlées, ces chiffres ne sont qu'approximatifs.

De 1837 à 1847, l'Angleterre avait frappé pour environ 747 millions de francs de monnaies d'or et pour 60 millions de monnaies

(1) P. 148. — (2) *L'Europe politique et sociale*, 1869, p. 114.

d'argent, et de 1848 à 1867 pour 2,652 millions de monnaies d'or et pour 130 millions de monnaies d'argent. Les États-Unis ont frappé, de 1793 à 1847, pour 285 millions de francs de pièces d'or et pour 339 millions d'argent, et de 1848 à 1867 inclus pour 2,076 millions d'or et pour près de 194 millions d'argent. La Prusse a monnoyé depuis 1821, date de la loi monétaire, pour 156 millions d'or et pour 784 millions d'argent; de 1857 à 1867, la valeur des monnaies d'argent frappées est de 461 millions et celle des monnaies d'or est insignifiante, on peut dire nulle. En Autriche aussi l'argent l'emporte, puisqu'on en émet annuellement pour 34 millions contre 21 millions d'or. En Russie, au contraire, de 1824 à 1861, pour 435 millions de francs en or et pour 118 millions en argent, dont, dans la période de 1854 à 1861 seulement, 345 millions de francs en or et 57 millions en argent. L'Italie opère le retrait des anciennes monnaies et les remplace par de nouvelles ; de 1862 à 1868 (30 juin), elle a émis ainsi pour 200 millions d'or et 165 millions d'argent, sans parler de 655 millions de cuivre. La Belgique n'a frappé que de faibles quantités d'argent et seulement pour 14 à 15 millions d'or ; elle a toujours accepté au pair l'argent français. Les Pays-Bas, tout en frappant beaucoup de florins, n'ont pas monnoyé d'or après 1847. La Grèce a fait frapper, depuis la convention monétaire de 1865, qu'elle a signée, 12 millions de drachmes (valeur égale au franc) en 1868.

D'après les tableaux graphiques (VI et VII) de M. Roswag (1), l'argent monnoyé de 1500 à 1856 est de 8000 millions de francs et l'or de 9600, total 17,600 millions de fr. D'après M. Joseph Garnier (2) le numéraire existant en Europe en 1868 était de 19 milliards (3).

Il est impossible de fixer même approximativement les limites de la circulation monétaire réelle. Elle varie d'un pays à l'autre, avec l'importance des affaires et du mouvement commercial, avec la vitesse des transactions et le développement des institutions de crédit, la circulation fiduciaire, le degré de sécurité et

(1) Voir aussi la page 124 de son ouvrage cité.

(2) Cité par M. Garnier, pag. 416.

(3) M. Villiaumé, cité par M. Roswag (p. 166), dit : « Du temps de Charlemagne, on possédait en or et en argent une valeur de 800 millions de francs; à la fin du XVe siècle, on en comptait 200 millions de plus. Vers l'an 1600, il en circulait environ pour 5 milliards dans le commerce européen et les colonies d'Amérique. » En 1700, la somme dépassa 13 milliards ; mais ces chiffres sont relatifs probablement à la masse monnoyée et non monnoyée, sans quoi ils nous sembleraient exagérés. Le même écrivain donne comme numéraire circulant ou dormant en France, en 1784, 2,200 millions, d'après l'estimation de Necker et d'Arthur Young ; et sous Louis-Philippe, 2 milliards 860 millions.

l'esprit d'entreprise. Sous ce rapport, l'Angleterre et les États-Unis ont une vitesse de circulation surprenante, et elle varie avec les habitudes de l'épargne et de la circulation.

M. Frichot, cité par M. Roswag, évalue la thésaurisation en France à un milliard; M. Villiaumé, à un quart du numéraire national.

Schmaltz (1) admet que chaque peuple ne possède en argent comptant qu'une valeur égale à ce qu'il dépense dans l'intervalle d'un mois; que le plus grand nombre des habitants ne possède pas, en espèces, une somme égale à ce qu'il consomme dans une semaine, et que beaucoup d'autres n'ont pas même ce qu'ils consomment dans un seul jour. Mais nous sommes tout à fait de l'avis de notre maître M. Joseph Garnier, lorsqu'il dit que « ce sont là des estimations sans fondement précis. » Et pour démontrer clairement ces exagérations, citons M. Villiaumé (2) :

« Les peuples musulmans, indiens, vivant dans la crainte du despotisme, et ne pouvant compter sur les lois pour conserver leurs propriétés, ont encore, comme dans l'antiquité, l'habitude d'enfouir leurs trésors. Ils ne rendent donc point à la circulation l'or et l'argent qu'ils reçoivent. »

« On pense que l'Égypte enfouit par an près de 100 millions d'or provenant de France et d'Angleterre. Les empereurs du Maroc tiennent à honneur de remplir le plus de chambres qu'ils peuvent d'or et d'argent. Celui qui en a rempli le plus grand nombre durant son règne est le plus vanté. L'empereur actuel, dit-on, en est à sa dix-huitième... On assure, dit M. Roswag, d'après des témoignages dignes de foi, que plus de 2,690 millions de francs sont enfouis dans le Maroc, et que l'empereur actuel a des trésors pour plus de 1 milliard. »

X.

Pour finir, nous répétons que, dans notre opinion, le monde devait avoir, à la fin du XVe siècle, beaucoup plus d'or et d'argent qu'on ne le suppose d'ordinaire, soit une somme d'au moins 5 milliards, que le monde civilisé doit posséder actuellement (janvier 1875), au moins 13 à 14 millions de kilogrammes d'or et environ 205 millions de kilogrammes d'argent, représentant à peu près 93 milliards de francs.

« Quelque éblouissantes que soient de telles sommes, je ne puis

(1) *Traité d'écon. politique* de M. Joseph Garnier, p. 414.

(2) Cité par M. Roswag, pag. 187.

m'empêcher, dit M. Michel Chevalier, de faire une réflexion ; c'est pourtant un faible produit, en comparaison de ce que donnent, dans le même temps, d'autres branches de l'industrie humaine. Que l'on compare, par exemple, la richesse sortie des mines de l'Amérique aux trésors suscités par l'exploitation des mines de charbon de la Grande-Bretagne, d'où un peuple éminemment industrieux tire la force motrice et la chaleur, à l'aide desquelles il tranforme incessamment les matières premières extraites de son propre sol et celles qu'il fait venir de toutes les parties du globe. Il ne faut qu'un nombre d'années médiocres à l'industrie britannique et même à celle de la France telle qu'elle est aujourd'hui, pour produire une valeur égale à tout ce que l'Amérique a rendu d'or et d'argent avec le labeur de plus de trois cents ans. »

Nous ne saurions mieux finir, ne pouvant rien ajouter à d'aussi justes pensées si bien exprimées.

Athènes, le 4/16 avril 1875.

A.-N. Bernardakis,
correspondant de l'Académie de Stanislas.

Le tableau suivant, donnant le rapport de l'or à l'argent, nous a semblé de nature à suivre cet article et pouvant être de quelque utilité aux personnes qui s'occupent du même sujet :

Valeur proportionnelle, ou Rapport de l'or à l'argent.

DATES. Avant J.-C.	PAYS.	RAPPORT.	SOURCES ET INDICATIONS.
De 1600 à 600	Inde..........	= 1 : 2.50	(Lois de Manou) (a).
600	Monde ancien.	= 1 : 6	(Dureau de La Malle)(b).
—	Grèce.........	= 1 : 10	(Gronovius.)
460	—	= 1 : 12	(Platon.)
400	Asie..........	= 1 : 13	(Hérodote.)
350	Macédoine	= 1 : 10	Sous Alexandre.
311	Rome.........	= 1 : 13	

(a) Le Code de Manou, écrit entre 1600 et 1300 avant Jésus-Christ, nous donne un rapport entre l'or et l'argent, dont l'exactitude a été vérifiée sur le texte par M. E. Burnouf. Un *mâchatres* (729 milligrammes) d'argent est donné comme l'équivalent de deux *krishnala* d'or (729 milligrammes), d'où résulte la proportion 202.721 ou plus simplement : 2 1/2 (Dureau de La Malle, *Econ. polit. des Rom.* t. I, p. 54).

(b) Selon Gronovius, Rombachet, Arbuthnot (Landrin, *Ouvr. cité*, pag. 23.)

De 450 à 300	—	= 1 : 15 [c]	
300	Grèce.........	= 1 : 10	(Xénophon, Pollux, etc.)
207	Rome.........	= 1 : 13.71	(Gronovius) [d].
104	—	= 1 : 11.90	Sous Marius.
De 53 à 47	—	= 1 : 8.90 [e]	Lutte de Pompée et de César.
Après J.-C.			
1er se	Arabie........	= 2 : 1	(Strabon) [f].
90	Rome.........	= 1 : 11.30	Sous Domitien.
310	—	= 1 : 12.50 à 13	— Constantin.
367	—	= 1 : 14.4	— Arcadius.
442	—	= 1 : 18	— Honorius.
850	France........	= 1 : 12	— Ch.-le-Chauve [g].
920	Angleterre....	= 1 : 10	— Édouard l'Ancien
1230	France........	= 1 : 10	— Louis IX [h].
1252	Italie.........	= 1 : 8	(Villani).
1339	France........	= 1 : 12	Sous Philippe VI [i].
1409	Europe.......	= 1 : 11.66	(Hirsch).
1500	—	= 1 : 12	
Vers 1550	Pays-Bas......	= 1 : 10	(Scherer).
1589	—	= 1 : 11.75	*Id.*
Vers 1700	Espagne......	= 1 : 14	*Id.*
—	France........	= 1 : 13	*Id.*
—	Hollande......	= 1 : 12.50	*Id.*
1540	Espagne......	— 1 : 16	
1565	Indes.........	= 1 : 11	

(*c*) Cette dépréciation subite de l'or est attribuée par Suétone, (*César*, § 54) à la quantité d'or que Jules César rapporta des Gaules, mais avec bien plus de raison, selon nous à l'abondance qu'amena tout à coup, dans l'Italie, le pillage du trésor de Rome par ce même J. César (Dureau de La Malle).

(*d*) Selon M. Dureau de La Malle, dans la proportion de 1 à 17.14, de 1 à 13.71, enfin de 1 à 12 et, suivant Godefroid, de 1 à 10 (Cod. Th., liv. IX, tit. 21 Parat.).

(*e*) *De Sestert.*, liv. III, ch. 4.

(*f*) A la même époque, d'après le même auteur, la proportion du cuivre à l'or était comme 3 à 1.

(*g*) Capitulaires de Charles-le-Chauve. De même pour l'édit rendu par Charles-le-Chauve en 864.

(*h*) D'après M. Levasseur (*la Question de l'or*, p. 8) de 1 à 12.

(*i*) Le même rapport existait sous Louis XII au commencement du XVIe siècle.

D'après M. Levasseur, le rapport de l'or à l'argent aux temps des croisades à Athènes et en Orient fut pendant longtemps de 1 à 10. A Rome, sur la fin de la République, et dans les premiers temps de l'Empire, il s'était à près maintenu à 11 1|2. Il changea dans les derniers siècles de l'Empire et sous la domination des barbares, et subit de nombreuses variations, qui le portent successivement à 15.61 14.44, 18, 15.10, 12.95, 15.37. (*Ouvr. cité*, p. 8.)

Jusqu'à 1800	Chine et Japon.	= 1:8
1850	Europe [k].....	= 1:15.50
Juillet 1857	Japon.........	= 1:3.16

(*k*) Pour l'Angleterre (d'après M. Roswag, p. 335) le rapport de l'or a varié depuis 15.63 à 14.06 en 1847, et en 1848 de 15.79 à 15.84, plus tard, il était à 15.33 et en 1861-1862 à 16.40.

En France, de 14.79, ce rapport est allé à 16 de 1804 à 1807 et depuis entre 15.52 et 15.90 ; la moyenne entre 1818 et 1840 est de 15.72, 15.75. Et en 1872 (*Journal des Économistes*, janvier 1874, p. 141) il a été de 15.65 en janvier 1874, de 15.75 en mai, de 15.80 en juillet, de 15.90, en août, de 16.03.

A Hambourg, de 1830 à 1855, il était entre 15.22 et 15.75.

Enfin, d'après M. Roswag (pag. 363), le rapport de l'or à l'argent pendant ces dernières années était pour l'Angleterre comme 1 à 14.32 aux États-Unis, 16.15, en Russie : 17.49, en Espagne : 15.46, en Allemagne : 16.78, à Hambourg : 17.36, en Danemark : 18.03, en France : 15.50.

L'INSTRUCTION PUBLIQUE

EN ITALIE.

Un reproche que ses lecteurs n'ont point assurément le droit d'adresser au *Journal des Économistes* est de négliger le grand sujet de l'instruction publique. Dans un court laps de temps, il y est, en effet, revenu à diverses reprises, tantôt envisageant l'instruction primaire, dont il réclamait la laïcité et revendiquait le caractère obligatoire (1), tantôt abordant l'instruction supérieure et les délicats problèmes que soulève son organisation actuelle ou sa réforme future.

C'est ainsi qu'il y a quelques jours à peine, un des vétérans de la science y instruisait à nouveau, avec son bon sens incisif et sa verve tant d'esprit que de plume, le procès de ces grades universitaires et de ces diplômes scolaires, dont l'obtension est si coûteuse et si pénible, tandis que leur utilité est si contestable, sans rien dire du mandarinat intellectuel qu'ils ont enfanté et des recrues qu'ils préparent à la misère en habit noir, en d'autres termes au

(1) Voy. *De l'instruction primaire*, XXV, 23 ; *Raisons en faveur de la gratuité de l'instruction primaire obligatoire*, XXV, 322 ; *l'Instruction populaire dans les deux mondes*, XXIX, 45.

socialisme le plus haineux et le plus redoutable (1). Mais il est des matières que la discussion est condamnée en quelque sorte à n'épuiser jamais, tant, selon les époques et les stations diverses d'une humanité progressive, elles changent d'aspect extérieur, se modifient dans leur substance même et font peau neuve, s'il est permis d'ainsi dire. Tel est, sans aucun doute, le cas de l'instruction publique : les systèmes d'éducation scolaire, qui ont pu convenir soit à l'oligarchie intellectuelle et politique de l'antiquité, soit au moyen âge théocratique et féodal, ces systèmes ne sauraient s'adapter à une ère démocratique, et la discipline qui excellait à dresser, pour la monarchie absolue, des serviteurs dociles n'est pas évidemment susceptible de préparer, pour la république, des citoyens libres. Et dans un temps où la science, rompant ses étroites attaches et jetant au loin ses vieilles béquilles, s'évertue à devenir populaire; où la liberté politique a cessé d'être le privilége de quelques hommes ou de quelques castes, ne serait-il pas aussi dangereux que puéril de réserver l'instruction à un petit nombre de privilégiés du rang ou de la fortune, alors que la masse du peuple serait laissée dans une ignorance systématique?

Qu'on ne s'y trompe point : le développement pacifique des institutions que la France possède aujourd'hui, de droit comme de fait, et la sécurité future d'une société remuée par tant de secousses et ballottée par tant d'orages sont au prix d'une large réforme de notre enseignement supérieur, auquel le souffle de la liberté ne fait pas moins défaut que les ressources matérielles, comme d'un puissant essor imprimé à notre enseignement primaire qui se traîne dans la routine, et qui végète bien plus qu'il ne vit, incertain de lui-même et défiant de ceux-là mêmes qu'il devrait prendre pour ses protecteurs nés. Depuis quatre années, pour ne pas remonter plus haut, on a perdu beaucoup d'un temps très-précieux à piétiner sur place, voire dans un sens à reculer. Ce mal, toutefois, n'est pas irréparable si aux suggestions du bon sens national nous savons ajouter l'expérience de ce qui s'est fait autour de nous, chez nos amis, nos rivaux, nos ennemis. Une enquête s'est, en effet, ouverte sur l'état de l'instruction publique, tant en Europe qu'en Amérique, et nous tenterons de la résumer, en ce qui concerne l'Italie et l'Allemagne, dans les pages que voici. Il s'agit ici de deux pays bien divers, dont l'un est l'ennemi séculaire et féroce de la France, tandis que l'autre est son allié naturel et destiné à faire,

(1) Voy. nº du 15 février 1875 : *Des priviléges de diplôme et d'école*. M. Courcelle-Seneuil, l'auteur de ce remarquable article nourri de faits et d'idées, avait déjà touché à cette question dans les numéros de novembre 1872 et février 1873 du *Journal des Économistes*.

d'accord avec elle, de grandes choses au profit de l'humanité (1); d'une nation policée de très-vieille date, et d'un peuple resté barbare sous un vernis mal plaqué de civilisation brutale. De l'autre côté du Rhin, l'instruction est très-répandue, jusque dans les plus bas rangs du peuple, et nos détestables voisins se vantent très-volontiers de ce que chez eux la Bible se lit dans toutes les familles, et que, dans l'échoppe du savetier, les œuvres de Schiller coudoient le tranchet professionnel. Dans toute une vaste portion de la Péninsule, l'ignorance populaire est, au contraire, profonde, et le plus grand nombre des Napolitains et des Siciliens disent encore : *Nescio litteras*, tout comme s'ils étaient des barons cuirassés de fer ou des burgraves voleurs. Mais la vivacité ultramontaine, longtemps contenue par des gouvernements ombrageux et parfois aussi ineptes que despotiques, saura promptement regagner ses distances, et les Italiens régénérés ne mériteront jamais qu'on leur applique le mot sanglant d'Henri Heine au sujet des tudesques : « *que la nature les avait faits bêtes et que l'instruction a rendus féroces.* »

I

L'instruction primaire en Italie est, à vrai dire, contemporaine des grandes victoires remportées par nos armes, qui affranchirent une partie de la Péninsule, en préparant l'émancipation future du reste. C'est à peine, selon la remarque d'un homme des plus dévoués à ses progrès, « c'est à peine si la société laïque s'en était sérieusement occupée : les gouvernements l'avaient abandonnée au clergé italien, et, malheureusement, il n'avait pas accompli plus sérieusement cette tâche qu'il ne l'avait fait dans les autres pays de l'Europe catholique » (2). A Parme, à Modène, en Toscane, en Lombardie, c'est-à-dire dans les États qui, les premiers, s'incorporèrent à la future patrie italienne, de même que dans le royaume de Naples, l'épiscopat avait la haute main sur l'instruction publique, et c'étaient les jésuites qui dirigeaient en général l'enseignement supérieur ou secondaire, tandis que des frères, appartenant à divers ordres monastiques, régentaient les écoles primaires. Trois lettres de M. Matteucci, datant de 1864, ainsi qu'un rapport

(1) Ces mots se trouvent dans une lettre que le marquis Alfieri a écrite, sous la date du 26 février dernier, à M. de Rémusat à l'occasion du vote de nos lois constitutionnelles.

(2) C. Hippeau : *l'Instruction publique en Italie* (Paris, Didier, 1875). L'auteur nous annonce qu'il a écrit son livre d'après de nombreux documents officiels qu'il a dus à l'obligeance de MM. le chevalier Nigra, Scialoja, Bonghi, Peruzzi. V. aussi *l'Instruction du Peuple* de M. de Laveleye, qui date de 1872.

du ministre Natoli, l'année suivante, font bien ressortir, sous forme de données statistiques, les résultats de ce régime. Sur 1,000 individus, on comptait 350 illettrés dans la Lombardie; 470 dans l'Émilie, la Toscane, les Marches et l'Ombrie; 802 dans le royaume de Naples et en Sicile; 912 dans la Basilicate. Pour les femmes, la proportion était vraiment effrayante : 450 sur 1000 ne savaient ni lire ni écrire dans le Piémont et la Lombardie; 593 dans l'Émilie, la Toscane, les Marches, l'Ombrie; 938, soit 93 0/0 dans le royaume de Naples et en Sicile. Quant aux écoles, il y en avait 1 pour 521 habitants en Piémont et en Lombardie; 2 pour 1407, dans les Marches, l'Ombrie, l'Émilie; 1 pour 2,484 dans les provinces napolitaines et siciliennes.

Voilà dans quelle situation la loi du 13 novembre 1859, appelée souvent loi Casati du nom de son auteur, trouva l'instruction primaire : elle imposait aux communes l'obligation d'entretenir au moins une école élémentaire du premier degré, l'une pour les garçons et l'autre pour les filles, et dont l'enseignement comprenait la religion, la lecture et l'écriture, l'arithmétique élémentaire, la langue italienne et le système métrique. La calligraphie et la tenue des livres, la géométrie élémentaire, les éléments de l'histoire nationale, des sciences physiques et naturelles, avec la géométrie et le dessin linéaire, pour les garçons, et des travaux propres à leur sexe, pour les filles, complétaient ce programme pour les écoles du deuxième degré, déclarées obligatoires dans chaque commune possédant une population de 4,000 âmes. Les unes et les autres étaient placées sous la direction et la surveillance des autorités municipales, et divisées en écoles *urbaines* et en écoles *rurales*, rangées elles-mêmes sous trois classes. Les maîtres recevaient leur investiture du Conseil municipal, et personne ne pouvait être appelé à la direction d'une école communale s'il ne justifiait d'un certificat de moralité et d'un diplôme professionnel. Les femmes seules pouvaient diriger les écoles de filles. Les traitements, enfin, n'étaient que de 1,200 (1re classe); 1,000 (2e classe) et 900 (3e classe) pour les écoles urbaines du degré supérieur; de 900, 800 et 700 fr. pour celles du degré inférieur; 800, 700 et 600 pour le degré supérieur; 650, 550, 500 pour l'inférieur : tels étaient les traitements des instituteurs ruraux.

La loi garantissait d'ailleurs à tous les citoyens le droit d'établir des écoles libres, pourvu qu'ils fissent preuve de leur moralité et de leur aptitude légale. Elle repoussait, comme on l'a vu, la laïcité des écoles ; mais elle proclamait nettement la gratuité absolue de l'instruction primaire, ainsi que son caractère obligatoire. Les dépenses en retombaient à la charge des communes qui devaient y

pourvoir à l'aide d'un fonds spécial, de leurs revenus particuliers et de l'impôt communal ordinaire. Quant aux pères ou tuteurs qui négligeaient d'envoyer aux écoles leurs enfants ou pupilles, ils devaient être traduits devant le juge du *Mandement*, qui équivaut au canton français, pour y être punis conformément aux lois de l'État. Excellente dans son principe, mais défectueuse ou incomplète à certains égards, la loi de 1859 n'avait reçu qu'une application partielle, lorsque M. Scialoja en présenta une nouvelle au mois de décembre 1873. Celle-ci donna lieu à des débats mémorables : ils portèrent surtout sur la question de savoir si l'instruction primaire continuerait d'être gratuite et obligatoire, et si un enseignement moral et politique ne se substituerait pas à l'enseignement confessionnel, triple question que M. Scialoja résolvait dans un sens affirmatif. Plusieurs députés ayant repoussé l'instruction obligatoire, parce qu'ils la considéraient « comme une véritable conscrip« tion scolaire, » on leur répondit que c'était pour cela précisément qu'il fallait la voter : M. de Bismark « n'avait-il pas déclaré, en « 1865, que deux choses avaient fait la Prusse, la conscription mi« litaire et la conscription scolaire ? » M. Ubaldino Peruzzi, aujourd'hui syndic de Florence, combattit la gratuité absolue, au nom de la justice qui exigeait, selon lui, le payement des taxes publiques par tous ceux que l'indigence n'empêchait pas de les acquitter, et, d'accord avec M. Jules Simon et M. Duruy en France, MM. Tomassi, Bargogni et Prato, en Italie, il sépara deux choses, en effet, parfaitement distinctes, l'obligation et la gratuité. M. Bartolucci se fit le champion de l'enseignement confessionnel, et M. Cairoli le déclara incompatible avec la séparation de l'État et de l'Église qu'on avait proclamée.

Très-énergiquement soutenue par son auteur et par M. Correnti, son rapporteur, la loi de 1873 succomba à la majorité de 140 voix contre 107. Il est à peu près certain que plusieurs de ses dispositions, celles notamment qui créaient une inspection et des délégations cantonales de l'enseignement primaire, ou bien relevaient la condition matérielle des instituteurs, revivront prochainement dans un autre texte législatif. En attendant, la loi Casati n'est exécutée ni en ce qui concerne l'obligation faite aux pères de famille de donner à leurs enfants l'instruction primaire, ni en ce qui regarde les pensions de retraite ou le choix des livres classiques, et toutefois un progrès sensible s'est manifesté. Ainsi, le chiffre des écoles élémentaires, publiques ou privées, qui n'était que de 28,490, en 1862, s'élevait, onze ans plus tard, à 43,380, et le nombre des élèves avait monté de 801,202 à 1,639,107. Il y avait 1,099 salles d'asile de gouvernement, fréquentées par 130,806 enfants ; les écoles du soir, et

celles du dimanche, très-rares en 1862, comptaient, en 1873, 14,652 maîtres, avec 530,432 élèves. C'est beaucoup relativement; mais, en soi, c'est très-insuffisant, s'il est vrai, comme l'affirme le dernier recensement de la population, que le nombre des enfants de six à douze ans, ne sachant ni lire, ni écrire, soit encore de 12 0/0.

N'omettons pas de mentionner les 23 *écoles royales normales*, les 17 *écoles magistrales* pour les instituteurs, les 26 écoles normales et les 38 écoles pour les filles qui existent aujourd'hui en Italie. Il serait difficile de faire connaître, d'une manière précise, l'état de ces divers établissements quant au matériel et aux instruments de travail. Les mieux pourvus possèdent des instruments de physique, des cartes murales, des modèles de dessin, des plâtres, des livres; il en est beaucoup d'autres qui restent, à cet égard, dans une pénurie presque complète. On est mieux renseigné sur les tendances qu'affecte la direction de l'enseignement dans les écoles primaires et surtout dans les *Asili infantili*, ou salles d'asile. On s'y est inspiré dans celles-ci des errements de Pestalozzi et de Frœbel, ou, plutôt, suivant la très-juste remarque de M. Hippeau, des idées de notre Montaigne et de J.-J. Rousseau, « sur lesquelles reposent tous les « systèmes pédagogiques de l'Allemagne, à savoir que les facultés « humaines ne se développent jamais mieux que lorsqu'elles s'exer« cent librement et dans l'ordre indiqué par la nature elle-même. » L'établissement des *Asili infantili*, qui se sont fort multipliés dans ces dernières années, paraît appelé à exercer sur les écoles primaires une action très-heureuse. A Naples, la municipalité a décidé que la méthode Frœbel formerait le premier degré de l'éducation enfantine, et Venise, de même que Florence et Rome, possèdent des modèles où cette méthode s'enseigne avec un grand succès.

II

Les Italiens, de même que les autres peuples de l'Europe n'ont longtemps connu, en fait d'instruction secondaire, qu'un seul genre d'établissements, c'est-à-dire les colléges classiques, appelés par eux *gymnases* et *lycées*. Lorsqu'il s'agit, vers 1866, de réorganiser cette sorte d'enseignement, la première pensée des réformateurs fut tout naturellement de beaucoup diminuer le nombre des heures que jadis l'on consacrait presque exclusivement à l'étude des langues et des littératures anciennes, afin de trouver le temps nécessaire à l'étude des mathématiques, de la géographie et des langues modernes, reléguées dans un oubli systématique. « Quoi de plus « étrange, » se disait-on d'un côté des Alpes comme de l'autre,

« lorsqu'il s'agit de développer, aux yeux des enfants, la logique des « langues et de leur faire comprendre les admirables procédés par « lesquels le langage reproduit les rapports des idées et des choses, « les sentiments et les affections, tout ce qu'a enfanté la pensée et « l'imagination des hommes ; quoi de plus étrange que de préférer « le latin, *parce qu'il est mort*, aux langues vivantes et à la langue « maternelle, la plus vivante de toutes! » (1). Par malheur, en Italie, plus que partout ailleurs, peut-être, on reste généralement persuadé encore que la culture, à peu près exclusive, des langues et des littératures anciennes constitue la base de la seule éducation susceptible d'imprimer de l'essor aux facultés supérieures de l'esprit. Vainement la dernière commission d'enquête s'est-elle demandé d'où « il venait qu'en ce qui concerne la composition et le « style, les écoles de filles présentaient, par rapport aux gymnases, « une supériorité incontestable; » vainement encore la réponse a-t-elle été qu'on n'écrivait pas sans idées et qu'on ne voit pas bien comment ils prendraient des idées ces écoliers condamnés, pendant trois années, à dix heures de latin par semaine, se remplissant la tête de mots et de subtilités grammaticales, étudiant sans goût des textes dont ils ne comprennent pas l'utilité, n'apprécient pas la valeur, et dont leurs maîtres se préoccupent peu, pour la plupart, de tirer une leçon, morale ou littéraire, capable de faire une impression salutaire sur leur esprit ou sur leur cœur. La voix du professeur qui parlait ainsi, l'honorable M. Gattoni, de Milan, s'est fait entendre dans le désert : le préjugé l'a emporté, la routine a été la plus forte, et, chaque année, les 104 gymnases du gouvernement, joints aux 348 gymnases privés, continuent d'envoyer aux examens 6,000 jeunes gens sur lesquels la moitié au moins échouent, au seuil du lycée, et qui deviennent ce qu'ils peuvent après avoir

---

(1) Charles Clavel, *Œuvres diverses* (2 vol. in-8o, Paris, Guillaumin). »

Il est curieux de rapprocher cette opinion d'un jeune homme de grand avenir, que la mort a moissonné bien avant l'heure, du sentiment de M. Disraëli, le premier ministre actuel de la Grande-Bretagne.

« Même tout enfant l'absurdité du système d'instruction moderne me frappait...» Lorsque notre intelligence limitée s'arrêtait à la littérature des deux langues mortes, il était nécessaire de connaître ces deux langues afin d'acquérir la science qui s'y trouvait ensevelie. Mais chaque nation a maintenant sa littérature; chaque nation possède, écrit dans sa propre langue, un inventaire de toutes les connaissances.... Je plains les pauvres victimes gothiques de la grammaire et du lexique.... Les Grecs, ces maîtres de l'art d'écrire, ignoraient toute langue autre que la leur; ils concentraient sur celle-ci toutes leurs études sur le génie de l'expression. C'est quoi, ils durent cette simplicité et cette force à la fois de style, auxquelles n'a jamais atteint, malgré toute sa pompe, le Romain imitateur (*Contarini Fleming*, XXI, trad. de M. F. de Fontpertuis) ».

consacré tout un lustre à l'acquisition imparfaite du grec, du latin et de l'histoire ancienne.

Les 452 gymnases, les 123 lycées et les 344 séminaires de la Péninsule réunissaient, d'après une statistique dressée en 1861-63, 40,354 élèves, dont 22,759 pour les gymnases et 4,672 pour les lycées. A la même époque, il existait 177 *écoles techniques*, que fréquentaient alors 8,831 élèves, mais qui sont aujourd'hui au nombre de 229, comptant 19,517 élèves. Elles correspondent aux *Realschulen* de l'Allemagne, et à cet *enseignement moyen* de la France, dont les colléges Chaptal et Lavoisier, l'école Turgot surtout, offrent d'excellents exemplaires, et on y enseigne, avec la langue italienne et la langue française, les mathématiques élémentaires, les éléments des sciences physiques et naturelles, l'histoire, tant ancienne que moderne, la géographie, les droits du citoyen et ses devoirs. Ce programme, toutefois, n'est ni inflexible, ni uniforme : la prospérité des écoles professionnelles se trouvant naturellement liée à des besoins plutôt économiques que moraux, les provinces, les communes, les chambres de commerce, les sociétés d'encouragement, se trouvent mieux en mesure que personne d'apprécier les convenances de leur enseignement.

L'État n'a pas cru néanmoins possible de tout abandonner, à cet endroit, à la sollicitude des communes et des provinces. Il a fondé, pour son compte, un certain nombre d'écoles professionnelles; il en subventionne d'autres et les fait visiter par ses inspecteurs spéciaux.

« Si les femmes, écrivait Joseph de Maistre, n'ont inventé « ni l'algèbre, ni le télescope, elles font quelque chose de plus « grand que tout cela; c'est sur leurs genoux que se forme « ce qu'il y a de plus excellent dans le monde : un hon- « nête homme et une honnête femme. » On est vraiment surpris de rencontrer des expressions pareilles sous une plume aussi coutumière du sophisme, et cet audacieux contempteur de la liberté, cet âpre adversaire de la société moderne, a-t-il eu conscience entière de leur gravité et de leur portée? Et ne serait-il pas tout étonné, tout effrayé peut-être, s'il pouvait revenir au monde, de reconnaître l'accord de sa propre pensée avec celle des champions les plus autorisés de la tradition nouvelle, fille très-légitime de la Révolution française et de la philosophie du dernier siècle? Assurément, Bossuet exprimait beaucoup mieux la pensée intime de la vieille théologie catholique quand il parlait, avec un dédain si superbe, de la femme, cet être inférieur *sorti d'une fausse côte d'Adam*, et c'est de nos jours seulement que la conscience publique s'est mise à soupçonner d'abord, à se con-

vaincre ensuite, que l'avenir de la société et sa transformation définitive, ainsi que la reconstitution du foyer domestique, exigeaient impérieusement le concours de femmes moins frivoles que les mères actuelles, et plus instruites que nos grand'mères et nos arrière-aïeules. Cette conviction a passé de l'autre côté des Alpes ; elle y a même déterminé un mouvement très-énergique en faveur de l'instruction des jeunes filles, longtemps confinée dans ces notions très-élémentaires que le bonhomme Chrysale n'eût pas trouvées incompatibles avec la science du pot-au-feu et le rapiècetage de ses haut-de-chausses. Aujourd'hui, on ne songe pas seulement, en Italie, à créer des écoles professionnelles pour les jeunes filles des classes moyennes ; on s'occupe sérieusement de multiplier ces établissements : *Educatorii femminili*, dont il existe déjà 128 dans toute la Péninsule, et dont les principaux se trouvent à Turin, à Milan, à Florence, à Vérone, à Naples, à Palerme. Dans les deux écoles royales de Naples, le programme comprend, avec le catéchisme et l'histoire sainte, la langue et la littérature italiennes, la langue française et l'anglaise, le système métrique, l'histoire, des notions de physique, de chimie, d'histoire naturelle, de pédagogie, le dessin, le chant, le piano et la harpe. Les travaux de couture, à la main et avec la machine à coudre, le tricot et la broderie, la danse et les exercices gymnastiques sont obligatoires. En somme, c'est un excellent cadre ; mais quel besoin vraiment d'apprendre à des jeunes filles l'usage du piano, cet instrument redoutable au repos des ménages, ou encore la danse, exercice puéril quand il ne tourne pas à l'indécence! Il vaudrait mieux, ce semble, leur inculquer la pensée qu'une fois mères, leur premier devoir sera d'allaiter leurs enfants, et chacun sait que la fréquentation du bal est une des principales causes qui portent les jeunes femmes à se reposer sur d'autres de l'accomplissement de ce devoir strict, au grand risque de la santé, voire de la vie de leurs nouveau-nés.

L'Église, suivant l'expression scabreuse d'un prélat célèbre, qui ne possède tout à fait ni le génie oratoire, ni la science apologétique de Bossuet, mais qui est plus affairé et beaucoup plus turbulent, l'Église aspire à retenir sur ses genoux les jeunes filles du XIXe siècle. Elle n'est pas, d'ailleurs, personne à tolérer un copartage de ses prérogatives, c'est-à-dire qu'elle traite d'impies et de sacriléges, en Italie comme ailleurs, tous les projets qui visent à relever la femme de l'abaissement intellectuel dans lequel sa propre discipline, tantôt puérile, tantôt astucieuse, au besoin brutale, l'a volontairement renfermée. Cette discipline, qui refoule les instincts naturels et qui substitue un mouvement mécanique aux impulsions vitales, est en même temps l'esclave docile d'une pen-

sée, jadis discrète, aujourd'hui arrogante, dont l'idéal ne va rien moins qu'à la résurrection du régime qu'ont personnifié Grégoire VII et Boniface VIII, mais qui, grâce au ciel, a succombé sans retour sous les coups des Uhrich de Hutten et des Sainte-Aldegonde ; des encyclopédistes et des révolutionnaires de 1789. Quels arrière-desseins ne trahit pas le fait suivant, qui a eu lieu à Bénévent dans une école d'Urselines ? Un inspecteur royal demande à une jeune fille : qui est roi d'Italie? et cette jeune fille de lui répondre : « Notre roi, c'est Jésus-Christ ! » Aussi, le gouvernement de Victor-Emmanuel s'est-il vu forcé de fermer divers établissements cléricaux qui affectaient la prétention de braver ouvertement les lois, et, à Milan, d'enlever aux Barnabites, à la grande satisfaction du public et à la requête de l'autorité municipale, les collèges qu'ils dirigeaient. Le premier soin des provinces italiennes, l'Emilie, l'Ombrie, les Marches, la Lombardie, Naples et la Sicile, à peine délivrées de leurs gouvernements tyranniques, avait été à même d'abolir, au moins partiellement, leurs ordres religieux, en s'inspirant, sauf de légères modifications, de la loi piémontaise de 1855. Cette mesure a réduit le nombre des écoles congréganistes du royaume à une proportion beaucoup plus modeste qu'elle ne l'est en France. Sur les 72,869 établissements d'instruction primaire que possédait celle-ci en 1865, il y en avait, en effet, 19,622 de congréganistes, c'est-à-dire 27 pour 100, et sur les 1,935 établissements d'enseignement secondaire, 460, soit 33 pour 100, appartenaient aux ordres religieux. Or, en Italie, à cette même date, ces deux proportions n'étaient : l'une que de 3 pour cent (861 écoles primaires congréganistes sur 31,228), et l'autre de 14 pour 100 (63 établissements sur 436).

21 universités et 12 écoles spéciales ou d'application, tel est le bilan statistique de l'enseignement supérieur. Quelques-unes de ces universités sont fières d'un passé glorieux ; c'est de Bologne qu'est parti le mouvement scientifique qui raviva, en plein moyen âge, sous la plume des Irnérius et des Accurse, l'étude du droit romain et prépara la théorie du droit dans l'Europe moderne, dont Cujas, Dumoulin, l'Hospital, Bodin, Bacon, Selden, devaient poser les premières assises et Grotius fixer la clef de voûte. Dès la fin du XIe siècle, Salerne possédait une école ou collége resté très-célèbre dans les annales de l'art médical, et saint Thomas d'Aquin, le plus grand comme le plus libéral des théologiens catholiques, fut professeur à Naples, où le docte Gravina et l'aventureux Vico enseignèrent aussi au dernier siècle. Galilée occupa une chaire à Pise d'abord, à Padoue ensuite, et dans les premières années de ce siècle, l'université de Pavie eut l'heureuse fortune de réunir dans

son sein quelques-unes des plus grandes illustrations scientifiques ou littéraires de l'époque; Volta, Spallanzani, Oriani, Scarpa, Monti, Borda, Cesari. Mais, en fractionnant de nouveau l'Italie, en restaurant à Naples, à Modène, à Parme, des princes absolus, en replaçant enfin Venise et Milan sous la domination étrangère, les événements de 1814 coupèrent court à cette aurore de renaissance intellectuelle, et lorsque l'héroïque et brillante génération, qui comptait à sa tête les Confalioneri, les Arrivabene, les Pellico, les Foscolo, les Pepe, eut été jetée dans les cachots du Spielberg ou dispersée sur toutes les routes de l'exil, le morne silence qu'enfante le despotisme et qu'il qualifie d'ordre public, *ubi solitudinem faciunt, pacem appellant*, ce silence régna des bords du Phare au pied des Alpes.

Le principe qui a prévalu, en 1859, lors de la réorganisation de l'enseignement public dans la Péninsule est celui de la liberté, mais non de la liberté absolue comme en Angleterre. M. Casati s'était arrêté au système en vigueur dans plusieurs États d'Allemagne, et selon lequel l'État non-seulement pourvoit aux besoins de l'enseignement dans les établissements qui lui appartiennent, mais s'en réserve la direction suprême, tout en admettant la concurrence de l'enseignement privé avec l'enseignement officiel. Ce système suffit à M. Hippeau, et il lui a paru qu'en l'adoptant « l'Italie avait résolu, dans le sens le plus rationnel et le plus pra- « tique, cette question de l'enseignement supérieur qui présente « en France *des difficultés dont peu de personnes se rendent suffisam-* « *ment compte.* » Ces difficultés pourtant sautent aux yeux; mais qui les a fait naître ; d'où sont-elles issues, et quelle cause les rend presque insolubles? Voilà ce qu'il faudrait aussi se demander, en résolvant la question par un aveu dépouillé de tout artifice : c'est que l'État, en s'arrogeant la direction de l'enseignement public, usurpe une fonction contraire à sa nature; c'est que toutes ces choses, la religion, la morale, la philosophie, l'éducation, qui constituent l'essence de cet enseignement, ne relèvent que de la conscience et sont de droit individuel s'il en fut. Ce n'est pas nous, d'ailleurs qui parlons de la sorte, mais bien un éminent philosophe, un ancien membre de l'Université, et ce langage, il le tient dans un livre où toutefois l'obsession des idées socialistes n'est que trop souvent visible (1). On a fait un grand bruit, en ces derniers temps, autour de la liberté d'enseignement, et tout le monde a semblé d'accord pour la proclamer en principe excellente. En fait, l'Université, en tentant de se réserver exclusivement la collation

(1) E. Vacherot, *De la Démocratie*, p. 275.

des grades ; le clergé en exigeant des professeurs prétendus libres le diplôme scolaire, ont suffisamment montré, l'une qu'elle entendait céder le moins possible de son antique privilége, et l'autre qu'il songeait seulement à un partage de monopole.

Cette question de la collation des grades est en vérité devenue un monstre; c'est la pierre d'achoppement de tous ces systèmes bâtards qui s'inspirent de l'hypocrisie de la liberté. Mais que l'État renonce à des droits usurpés et compromettants, du même coup la difficulté disparaît, le fantôme s'évanouit. Si l'État manque de ce courage, s'il tient à conserver ses lycées et ses facultés, qu'il livre du moins, à la libre concurrence l'obtention de grades, qu'il aura rendus au préalable purement honorifiques. Que des examens sérieux et techniques se dressent à l'entrée de toute carrière publique, cette précaution suffira pour assurer un bon recrutement des fonctionnaires et pour écarter de leurs rangs les incapables, qu'ils soient bacheliers ou qu'ils ne le soient pas. Quant aux médecins et aux avocats, n'ayez peur que les malades ou les plaideurs leur accordent de la confiance par ce seul motif qu'il tiendront d'une université cléricale, au lieu d'une université laïque, le droit d'embrouiller les causes ou, comme dit Molière, *purgandi, saignandi et occidendi* un patient. Au surplus, c'est là leur affaire : si, chose fort improbable, ils poussaient l'ardeur congréganiste jusqu'à vouloir perdre leur argent ou risquer leur santé, en se servant de praticiens incapables, mais bien pensants, qu'est-ce que l'État aurait donc à y voir?

Dans les universités italiennes, l'enseignement embrasse les quatre facultés ordinaires, c'est-à-dire le droit, les belles-lettres, les sciences et la médecine. En 1859, toutes y joignaient une faculté de théologie, que les règlements nouveaux supprimèrent à Modène et à Naples, tandis qu'ils les maintenaient dans leurs anciennes provinces, de même qu'à Pavie, à Sienne, à Pise et à Bologne. En Sicile, une loi présentée en 1870, par le ministre Correnti, et votée en 1872, a définitivement aboli toutes les facultés de théologie. Ce ne fut pas, disons-le de suite, sans une lutte des plus vives. « On « étudiera dans les universités italiennes la religion de Brahma et « de Bouddha », s'écria M. Buoncompagni, et l'on négligera cette religion d'où est sortie la civilisation italienne? Et l'orateur ajoutait que la génération qui avait vu le triomphe de la liberté constitutionnelle, avait reçu son impulsion : dans les lettres, de Manzoni et de Silvio Pellico; dans l'histoire, de Cesare Balbo; dans les sciences philosophiques, de Gioberti et de Rosmini. M. Murchi, lui répondant, fit remarquer qu'aucun de ces illustres italiens n'avait été regardé de très-bon œil par l'autorité ecclésiastique qui, à coup

sûr, refuserait aujourd'hui d'accepter les deux derniers comme professeurs de théologie. Aussi bien étaient-ce les évêques eux-mêmes qui réclamaient la suppression proposée, et les ordres religieux qui défendaient absolument aux jeunes ecclésiastiques de fréquenter les facultés de l'État, défense si bien observée que les neuf universités où la théologie s'enseignait encore, celles de Cagliari, Catane, Gênes, Padoue, Palerme, Pise, Sassari, Sienne, Turin ne réunissaient en tout que 24 élèves, certaines n'en comptant même qu'un seul. En s'obstinant à conserver ces chaires, il fallait donc, de toute évidence, les confier à des ecclésiastiques, et leurs cours ne seraient pas moins désertés par la jeunesse cléricale que ceux des laïques, si on n'y enseignait pas une foi docile au *Syllabus* pontifical de 1864, « qui a confirmé, en les amplifiant singulière-« ment, les doctrines de Grégoire VII, dans la bulle *Dictatus Papæ*, « et de Boniface VIII dans la bulle *Unam sanctam.* » Cette remarque de M. Sulis était décisive, et M. Correnti, le promoteur de la loi, ajouta beaucoup à l'effet qu'elle produisit sur les députés, en rappelant que le premier besoin de l'Italie nouvelle, le jour où elle choisit pour mots de ralliement, ceux de patrie et de liberté, avait été de secouer le joug clérical et de se constituer en une société laïque, politique et militante. Aux souvenirs de cette année 1848, où l'on avait vu les patriotes italiens « courir aux armes et mourir avec le nom du Souverain Pontife sur les lèvres, » «où les bannières tricolores improvisées se mêlaient à l'effigie du pape « rédempteur, plantée sur les barricades comme sur un autel », à ces souvenirs que M. Buoncompagni avait évoqués, l'éloquent ministre opposa les amères déceptions des années qui précédèrent ou suivirent la guerre libératrice. «Hélas,» s'écria-t-il dans un mouvement rempli d'émotion et de pathétique : « que sont devenues ces « visions séduisantes, ces espérances trop flatteuses? et ne me faut-« il pas chasser ces images qui reviennent à mon esprit chères et « douloureuses, comme la réminiscence d'un amour trahi. » Ces belles paroles jointes à ces bonnes raisons l'emportèrent, et la loi fut votée par 148 voix contre 67.

Les 21 universités réunissent en tout environ 9,600 étudiants ou auditeurs. Les plus fréquentées sont celles de Naples (2408), de Turin (1281), de Padoue (1072), de Bologne (565), de Pise (520), de Gênes (415) ; les moins suivies celles de Sienne et de Sassari (123), de Ferrare (110), de Macerata et d'Urbino (84) de Pérouse et de Cagliari (81), de Camerino (64). L'Université de Rome, qui ne date que de 1870, compte déjà plus de 800 étudiants. Son ouverture solennelle eut lieu le 17 novembre, et le professeur Morigia, qui prononçait le discours d'inauguration, ne manqua point de rappe-

ler le concours des circonstances extraordinaires qui, dans l'espace d'une dizaine d'années, avait opéré dans la Péninsule des changements merveilleux.

Turin, Milan et Naples possèdent des *écoles d'application* pour les ingénieurs, ainsi que des écoles vétérinaires, et Pise une école normale supérieure. Il y a des *écoles supérieures* du commerce à Venise, d'agriculture à Milan, de navigation à Gênes, une académie scientifique et littéraire à Milan à laquelle sont annexés dix cours; enfin un *institut royal d'études supérieures pratiques et de perfectionnement* à Florence. Fondé en 1859, il a englobé plusieurs établissements qui existaient déjà dans cette ville, tels que les écoles de médecine, de chirurgie, de pharmacie et le musée de physique et d'histoire naturelle, auxquels on ajouta tout d'abord des secteurs de jurisprudence, de philosophie et de philologie, puis à huit années d'intervalle, des sections de sciences physiques et de sciences naturelles. Ce qui caractérise surtout cet établissement, c'est l'alliance, familière de longue date à l'esprit florentin, de l'étude théorique des sciences et de leurs applications pratiques. L'illustre cité des Médicis, en possession des archives les plus riches et les plus précieuses, s'occupe maintenant de fonder une institution analogue à notre école des Chartes et même une école de perfectionnement des hautes études, rappelant celle dont Paris est redevable à M. Duruy.

Enfin on compte en Italie 18 écoles de dessin, 7 conservatoires de musique, 150 musées, et quels musées! 29 grandes académies scientifiques, littéraires ou artistiques et 59 de moindre célébrité, 9 sociétés pour l'étude de l'histoire et des antiquités nationales, fondées depuis 1860. Le nombre des bibliothèques publiques est de 687, dont 11 pour la seule ville de Florence, réunissant, sans y comprendre celles des anciens États romains, 5,055,176 volumes, c'est plus qu'en France, où ce même chiffre ne dépasse pas 4,389,000 volumes; mais c'est moins, beaucoup moins qu'aux États-Unis, car leur dernier census n'accuse pas moins de 164,815 bibliothèques de villes, de collèges, d'académies, d'églises et d'écoles dont les collections représentent 45,528,938 volumes!

KERRILIS.

LA POPULATION DE LA TERRE

Nous avons fait dans le *Journal des Économistes*, en octobre 1874 (1), une étude complète de la seconde édition du remarquable travail statistique de MM. Behm et Wagner ; les deux savants allemands publient aujourd'hui la troisième édition de leur livre (2); les chiffres diffèrent généralement peu de ceux que nous avons reproduits d'après leur seconde édition; nous allons indiquer les principales différences.

La population totale du globe s'accroît sans cesse ; dans la première édition, en 1872, elle est évaluée à 1 377 millions d'êtres humains ; dans la seconde, en 1874, à 1 391 millions ; dans la troisième, en 1875, à 1 397 millions. La superficie des terres semblerait, au premier abord, devoir être représentée par un chiffre invariable ; mais, par suite de l'adjonction de certaines îles désertes et de certaines eaux intérieures, d'abord négligées, d'une part ; de l'autre, en raison de la mensuration de plus en plus exacte des terres, le total de la superficie de celles-ci est aussi représenté par des nombres de plus en plus forts : 133 770 000 kilomètres carrés en 1872, 134 813 100 en 1874, 134 836 242 en 1875.

Voici, d'après la dernière publication, le tableau de la population et de la superficie des cinq parties du monde ; on devra le comparer à celui que nous avons reproduit dans l'article précité, page 41, pour juger des différences que peuvent présenter deux éditions successives :

	Superficie en kilomètres carrés.	Population. Habitants.	Nombre d'habitants par kilomètre carré.
Europe..........	9 904 940	302 972 600	30,6
Asie............	44 806 340	798 907 000	17,8
Afrique........	29 933 665	206 007 500	6,9
Amérique.......	41 320 742	84 392 400	2,0
Océanie.........	8 870 555	4 563 500	0,5
Terre...........	134 836 242	1 396 843 000	10,4

D'après les plus récentes mesures, la superficie de l'empire d'Allemagne s'élève à 54 062 500 hectares (non compris 440 500 hectares de lagunes sur les bords de la Baltique) (3); celle de l'Italie,

(1) T. XXXVI, p. 29 à 54.

(2) *Die Bevölkerung der Erder*, par MM. Behm et Wagner; Gotha, Justus Perthes : brochures in-4° à 2 colonnes. 1re édition, 1872, 96 p.; 2e édition, 1874, 110 p., 2 cartes en couleur; 3e édition, 1875, 130 p.

(3) Sa population est de 41,060,846 habitants,

à 29 630 541 hectares; celle de Saint-Marin, à 6 177 hectares, et sa population à 7 816 habitants. La population de Monaco a augmenté beaucoup, elle est de 5 741 habitants. Le Liechtenstein a 8 060 habitants et couvre 17 840 hectares. La superficie officielle de la Suisse, y compris la partie suisse du lac de Constance, est de 4 141 832 hectares. La population de la Belgique, d'après le nouveau recensement, est de 5 253 821 habitants.

Le dénombrement et le cadastre du territoire danois, ont donné, en 1874, les résultats suivants :

	Superficie. Hectares.	Population. Habitants.
Danemark	3 823 678	1 861 000
Faroer	133 252	10 500
Islande	10 241 700	70 900
Groënland	8 810 000	9 800
Antilles danoises	35 890	37 700
Total	23 044 520	1 989 900

Les chiffres relatifs à l'empire russe présentent un énorme accroissement, qui provient surtout de ce que la nouvelle superficie officielle comprend de vastes étendues d'eau ou de terres glacées considérées comme parties intégrantes du territoire, dont les principales sont : la mer Caspienne, 43 941 840 hectares ; la mer d'Aral, 6 699 900 hectares; la mer d'Azov, 3 682 220 hectares; la mer Putride, 237 500 hectares; le lac Baïkal, 3 493 160 hectares ; le lac Balkasch, 2 061 660 hectares ; le lac Ladoga, 1 812 040 hectares; le lac Onéga, 975 160 hectares, etc.; îles inhabitées de la Nouvelle-Zemble, 9 181 360 hectares ; îles inhabitées de la Nouvelle-Sibérie, 2 558 530 hectares, etc. Le reste de l'augmentation provient d'une mensuration plus exacte et de l'annexion d'une partie de la Khivie et du Territoire Turcoman.

Voici le détail :

	Superficie. Hectares.	Population. Habitants.
Russie	490 919 370	65 704 559
Pologne	12 731 650	6 026 421
Finlande	37 353 620	1 832 138
Caucasie	44 764 450	4 893 332
Sibérie	1 250 008 280	3 428 867
Turkestan russe (avec la mer Caspienne)	374 737 100	3 800 628
Total	2 210 514 480	85 686 000

Avec la Russie, l'Égypte est le pays qui a reçu le plus grand accroissement par la conquête du Darfour et des pays circonvoisins. Voici quelles sont, par suite, l'étendue et la population actuelles de l'empire turc :

	Superficie. Hectares.	Population. Habitants.
Turquie d'Europe	36 403 700	8 500 000
Roumanie	12 097 300	4 500 000
Serbie	4 355 500	1 338 505
Turquie d'Asie	192 659 600	13 171 000
Samos	55 100	15 000
Égypte	225 163 200	16 922 000
Tripoli	89 200 000	1 150 000
Tunis	11 840 000	2 000 000
Total	571 775 000	47 596 505

Le territoire Britannique comprend aujourd'hui :

	Hectares.	Habitants.
Iles Britanniques	31 495 071	32 773 000
Colonies	2 068 395 000	203 907 255
Tributaires	167 345 300	46 245 888
Total	2 267 235 371	282 926 143

Le territoire Hollandais :

	Hectares.	Habitants.
Néerlande	3 283 997	3 716 002
Luxembourg	258 745	197 528
Colonies	171 300 000	24 400 000
Total	1 748 421 742	28 313 530

Le territoire Français :

	Hectares.	Habitants.
France	52 857 675	36 102 921
Colonies	87 440 000	4 852 500
Tributaires	9 189 400	913 458
Total	149 487 075	41 868 879

Le territoire Espagnol :

	Hectares.	Habitants.
Espagne, y compris les Canaries	50 703 600	16 835 506
Colonies	30 430 000	8 077 541
Total	81 133 600	24 913 047

Le territoire Portugais :

	Hectares.	Habitants.
Portugal, y compris les Açores et Madère. . . .	9 275 100	4 367 882
Colonies.	182 458 200	3 258 140
Total	191 733 300	7 626 022

Le territoire Scandinave :

	Hectares.	Habitants.
Suède.	44 481 400	4 297 972
Norvége.	31 669 390	1 763 000
Antille suédoise.	2 114	2 898
Total	76 152 904	6 063 870

En Asie, par suite des nouvelles conquêtes russes et de la connaissance plus approfondie qu'elles ont procurée sur le Turkestan, les chiffres doivent être ainsi modifiés : Territoire Turcoman, 20 650 000 hectares, 175 000 habitants; Khivie, 5 780 000 hectares, 700 000 habitants; Boukharie, 21 750 000 hectares.

La population de Macao diminue sans cesse; il y a dix ans, elle était de 127 000 habitants, en 1871 elle est réduite à 71 739; la superficie de la colonie est de 340 hectares. Celle de la possession anglaise d'Aden est de 2 000 hectares.

D'après des renseignements plus précis, la population de la Corée doit être réduite à 8 500 000 habitants; celle de Siam, à 5 750 000; celle du Cambodge, à 890 000 habitants. En revanche, la population de la Cochinchine française s'est élevée à 1 335 842 habitants, et celle de l'Inde et de la Birmanie anglaises, à 191 307 070 habitants. Enfin, la population de Sumatra doit être évaluée à 3 577 000 habitants, et celle de Java et Madura a atteint 17 298 200 habitants.

En Afrique, outre les vastes annexions de l'Égypte, on doit inscrire comme chiffres nouveaux : Sénégal français, 215 941 habitants; gouvernement de l'Afrique anglaise occidentale, 4 432 600 hectares, 633 400 habitants; possessions anglaises de l'Afrique méridionale, 62 719 300 hectares, 1 007 832 habitants; îles du Cap-Vert, 76003 habitants; îles Saint-Thomas et du Prince, 23 681 habitants; Réunion, 182 676 habitants; Maurice, 191 400 hectares, 317 069 habitants.

En Océanie, la population de l'Australie s'accroît toujours, elle a atteint, en 1873, 2 213 517, habitants; elle n'était, en 1871, que de 1 958 650 pour les 8 colonies anglaises qui composent ce groupe.

Ce sont uniquement les blancs et les jaunes dont le nombre s'accroît, celui des indigènes diminue sans cesse; ainsi, dans les îles Marquises, il n'est plus que de 4 200.

En Amérique, d'après les nouveaux dénombrements et les nouveaux cadastres, la superficie du Mexique est de 192 124 000 hectares, et la population de 9 158 247 habitants ; la superficie de la république d'Haïti est de 2 391 100 hectares; celle de Saint-Domingue, de 5 334 300 hectares ; celle de la Bolivie, 129 725 500 hectares ; celle de la république Argentine, 217 191 100 hectares. Entre les deux derniers recensements, chose triste à constater, tandis que la population de la Guyane anglaise s'élevait de 193 491 à 215 200 habitants; celle de la Guyane française tombait de 28 800 à 24 127. Presque partout aussi la population s'accroît dans l'Amérique méridionale : le Brésil compte aujourd'hui 10 196 238 habitants (dont 274 973 seulement à Rio-Janeiro); le Vénézuela, 1 784 194 habitants; le Chili, 2 074 000 habitants. Aussi, la différence entre le Paraguay et les autres États est-elle presque terrifiante. En 1857, cette république comptait, sur son territoire actuel, 1 333 044 habitants ; en 1873, après la guerre que lui a faite le Brésil, pays civilisé, chrétien, libre-penseur même, où l'on applique de nouveaux systèmes de chemins de fer et où l'on emprisonne les évêques comme en Prusse, le Paraguay ne compte plus que 221 079 habitants, dont 152 826 femmes, 39 507 jeunes garçons et 28 746 hommes seulement.

CHARLES BOISSAY.

LA CHINE

SA POPULATION, SES PRODUCTIONS, SES INDUSTRIES ET SON COMMERCE

Au centre et à l'est de l'Asie, s'étend une vaste région d'une superficie évaluée à plusieurs millions de kilomètres carrés. Au Nord, cette région confine à la Sibérie russe, dont la grande chaîne de l'Altaï la sépare; à l'Ouest, aux territoires des Kirghiz, qui appartiennent au Turkestan perse; au Sud-Ouest, à la péninsule hindoustanique; au Sud-Est, à l'Indo-Chine; à l'Est enfin à la mer sur une étendue d'un millier de lieues.

C'est la Chine, comme on dit en Occident, l'*Empire du Milieu* ou le *Céleste Empire*, suivant l'appellation locale (1). Ainsi environnée de tous côtés par d'immenses déserts, des chaînes de montagnes les plus élevées du globe, une mer orageuse et parsemée d'écueils, elle semble, au premier coup d'œil, pour parler comme Virgile, « entièrement isolée du genre humain. » Elle est restée inconnue des anciens, si ce n'est de nom, et quand, au XIIIe siècle, l'illustre Vénitien Marco Polo la révéla à l'Europe, le dédain et l'incrédulité accueillirent ses récits, dont le caractère véridique ne devait pas être tout à fait mis hors de doute avant notre époque même. Le peuple chinois pourtant est l'un des plus anciens de la terre, et possède, depuis l'an 2637 av. J.-C, selon les PP. Gaubil, Amyot, du Mailla et l'éminent sinologue Pauthier; depuis l'an 2357 seulement, d'après Fréret, une chronologie reposant sur deux éléments fixes, une année de trois cent soixante-cinq jours et six heures avec des cycles de soixante années. Sans doute, à en croire la légende, la nation chinoise pourrait prétendre à une antiquité bien autrement reculée : elle place à son berceau un homme nommé Pan-Kou, en séparant l'époque où elle le fait vivre des temps historiques par un intervalle de vingt à quatre-vingt mille siècles. On est ici en pleine fable. La critique moderne n'a rien laissé subsister non plus du système indiqué par Kircher et Mayran, développé par de Guignes, qui faisait de la Chine une colonie égyptienne. Mais il ne répugne nullement de croire que les Chinois actuels descendent de ces peuplades qui, après avoir occupé les hautes plaines de l'Asie centrale, en rayonnèrent comme d'un foyer, se répandirent dans les vallées de l'Irraouady, de la Salouen, du Mé-Nam, du Mé-Kong, et ont fourni peut-être à la péninsule hindoustanique cette population touranienne qui précéda les Aryas dans le Dekkan et à Ceylan. Cette vue ne s'appuie sur aucun témoignage historique; mais elle semble ressortir invinciblement de la distribution même des peuples de l'Asie Orientale, ainsi que des traits physiques ou moraux communs aux Turcs, aux Mongols et aux Chinois. L'origine divine attribuée aux princes, l'art augural, le culte des ancêtres et le despotisme patriarcal, voilà des principes qui se reconnaissent dans toutes les civilisations asiatiques, et il

(1) Notre cadre ne comportait pas une description détaillée de la Chine. Nous renvoyons à cet égard le lecteur à la *Description générale* du P. Duhalde et aux *Mémoires concernant l'histoire, les sciences, les arts des Chinois*, par les missionnaires de Pékin. Si les 4 in-folio du premier ou les 16 in-quarto des seconds l'effrayent, qu'il consulte les *Mémoires relatifs à l'Asie* de Klaproth, la *Chine* de M. Pauthier, *l'Empire Chinois*, de l'abbé Huc ; *l'Empire du Milieu*, du marquis de Courcy.

faut se souvenir qu'à cette heure même, ils servent encore de base à la société et au gouvernement chinois (1).

Ce n'est pas son antiquité seule qui a valu à ce peuple et la curiosité générale, et l'attention des érudits; c'est encore son organisation sociale, politique, administrative; ce sont sa littérature, sa philosophie, sa langue, qui reste jusqu'à cette heure entièrement isolée (2); ses mœurs, son industrie, son commerce; ce sont ses penchants particuliers et ses aptitudes spéciales. Ce peuple est l'auteur d'inventions éclatantes, que l'on croit européennes et modernes, la boussole, la poudre, l'imprimerie, les ponts suspendus. Ses vaisseaux marchaient avec des roues; il a de bonne heure observé les mouvements sidéraux et connu l'aplatissement du sphéroïde terrestre. Son agriculture était florissante, et son industrie se complaisait dans des créations délicates. Il semble toujours, en parcourant ses annales, qu'il va prendre place à l'avant-garde de la civilisation et du progrès. L'illusion est vite dissipée. Le Chinois n'est ni navigateur, ni militaire; il est lettré peut-être, mais il ne possède ni le génie de l'art, ni le génie de la science, ni celui de la grande industrie. Dans l'ordre politique, il a marché d'une sorte d'indépendance patriarcale à une centralisation absorbante, à un despotisme aussi fiscal et aussi implacable qu'aux derniers jours de l'empire romain. Des doctrines spiritualistes de Lao-Tseu et des enseignements élevés de Confucius, il a reculé jusqu'au bouddhisme, ou plutôt jusqu'à l'athéisme. Les Chinois ne croient guère en Dieu; mais ils placent une confiance aveugle dans une foule d'êtres surhumains, génies, démons, esprits, mânes, dont ils implorent quotidiennement le secours. En Chine, les inventions les plus splendides ou les plus utiles n'ont pas eu de lendemain. Phénomène unique dans l'histoire, et bien digne de toute l'attention du penseur! Spectacle étonnant d'une civilisation qui se pétrifie, semblable à ces cascades du Spitzberg, que le refroidissement du globe a subitement converties en glaciers!

I.

Les premières relations commerciales de l'Europe avec la Chine remontent aux premières années du XVIe siècle. En 1516, un na-

(1) V. la première *Année géographique* de M. Vivien de Saint-Martin.

(2) Du moins M. Max Müller (*Lectures on the science of language*, 2e série), a-t-il renoncé à ranger le Chinois dans cette grande division *touranienne*, qu'il a établie à côté de la famille *sémitique* et de la famille *indo-européenne*, bien qu'il y ait compris la langue Thaï, ou celle de l'empire d'Annam, laquelle au témoignage de M. Pallegoix, juge très-compétent, est également monosyllabique, dans son fonds et dans ce qu'elle a de plus constitutif.

vire portugais, conduit par Raphaël Perestrello, attérit sur ces côtes, et l'année suivante, quatre autres navires, portant ce même pavillon et commandés par Ferdinand Andrade, jetèrent l'ancre près de Macao, et nouèrent des relations amicales avec les autorités de Canton. Mais, dès 1518, ces relations changeaient de nature: Simon Andrade, frère de Ferdinand, se conduisit de telle sorte que les Chinois, après avoir bloqué les Portugais, en vinrent à les expulser tout à fait. Ils reparurent bientôt et fondèrent successivement des comptoirs à Amoy, Ning-Po, Lampaçao, Macao. En 1543, les Espagnols ayant découvert les Philippines et y ayant rencontré des jonques chinoises, ouvrirent avec le Céleste-Empire un commerce direct; ils en tirèrent, pendant plus de deux siècles, des produits manufacturés dont la valeur annuelle variait de 10 à 15 millions de francs. En 1622, les premiers Hollandais arrivèrent : leur début fut un coup de main sur Macao, qui ne réussit pas; mais, plus tard, ils s'emparèrent de l'île Formose et s'y fortifièrent. Jusque-là, le pavillon anglais ne s'était pas montré dans ces mers : Widdell l'y fit voir en 1637. A l'instigation des Portugais, qui se souciaient peu de perdre leur monopole commercial, il y fut mal reçu par les autorités impériales. Un coup de canon ayant été tiré sur une de ses embarcations, Widdell ouvrit le feu contre la forteresse d'où il était parti, s'en empara et la désarma.

Ce fut donc par la force que les Portugais, les Hollandais et les Anglais tentèrent tout d'abord de s'ouvrir le vaste marché du Céleste-Empire. Chacun de ces peuples s'efforçait, d'ailleurs, d'en exclure les autres, et ne reculait pas, dans ce but, devant l'emploi des moyens les plus violents. Sans parler des différences profondes de mœurs, d'habitudes, de religion qui séparaient les Chinois des Occidentaux, ces circonstances expliquent en grande partie pourquoi le gouvernement de Pékin traita les Européens avec une rigueur jalouse, qu'il n'avait pas montrée aux Arabes, leurs prédécesseurs. Un anglais, M. John Davis, et un américain, M. S. Wells Williams, qui ont écrit chacun un excellent livre sur la Chine (1), s'accordent sur ce point, et ce dernier n'a pas craint d'affirmer que si les Européens avaient adopté, dès l'origine, dans leurs rapports avec la Chine une attitude digne de leur civilisation, ils n'auraient pas vu les Chinois passer, par degrés, vis-à-vis d'eux de la crainte à un orgueilleux mépris, et plus tard, stimulés par leur cupidité na-

(1) J. F. Davis : *the Chinese, a general description of the empire of China and its inhabitants* (2 v. in-8°; Londres, 1836); S. Wells Williams : *the Middle Kingdom*, a survey of the geography, Government, education social life, arts, religion of the Chinese empire (2 vol. in-8°; New-York, 1848).

turelle, s'efforcer de les exploiter à outrance et en même temps les couvrir d'avanies. Le gouvernement chinois avait parqué, pour ainsi dire, les négociants européens à Macao et à Canton : encore n'étaient-ils pas considérés comme vraiment établis et domiciliés dans la dernière de ces villes, quoiqu'ils y eussent des comptoirs, puisque le séjour en resta interdit jusqu'en 1845 aux dames chrétiennes.

Les diverses ambassades que les Portugais et les Hollandais envoyèrent à Pékin ne réussirent point à changer cet état de choses, pas plus que celles de lord Macartney en 1792, et de lord Amherst à quatorze ans de distance. Le premier fut assez civilement reçu, mais sans rien obtenir ; quand au second, il fut traité d'une façon grossière et indigne, pour avoir refusé de se soumettre, quand il paraîtrait devant le *Fils du Ciel*, aux neuf génuflexions, la tête touchant le sol, qui composent l'avilissant cérémonial qu'on appelle le *Ko-Tou*. Lord Amherst dut retourner à Canton sans avoir abordé l'Empereur. Ces tentatives avortées ne servirent qu'à fortifier les Mandarins dans leur insolence et dans cette façon arbitraire de traiter les *Barbares* occidentaux que la cour de Pékin, selon le témoignage du P. Prémare, avait érigée en maxime de gouvernement. La position des Européens en résidence à Canton était des plus difficiles et des plus désagréables. On retardait le chargement de leurs navires ; on pillait leurs marchandises dans le transit vers Canton ; on les injuriait constamment dans des proclamations publiques qui les accusaient des crimes les plus énormes et les désignaient à la vindicte populaire. L'absence d'un tarif officiel encourageait la contrebande et entretenait entre les indigènes et les commerçants étrangers un esprit de résistance et de mécontentement réciproques. Les juridictions enfin n'étaient pas déterminées, les consuls n'étant point accrédités près du gouvernement chinois, et les réclamations que les commerçants européens avaient à porter devant les autorités locales ne parvenaient à celles-ci que par l'intermédiaire des commerçants Hongs, corporation de douze personnes à laquelle toute cargaison devait être consignée, et qui, responsable des droits dont ces cargaisons étaient passibles et, en même temps, exposée aux extorsions des Mandarins, se dédommageait de ses pertes en achetant les articles européens à des prix ravalés, ou en vendant les articles chinois plus cher, soit encore en augmentant le décompte de ses frais.

Il n'est pas nécessaire d'insister ici sur les événements, connus de tout le monde, qui ont modifié cette situation, et qui eurent pour point de départ les édits rendus par le gouvernement chinois contre le commerce de l'opium. Les années 1837 et 1838 se passèrent en

démêlés continuels entre les employés du gouvernement et les contrebandiers indigènes, ou les commerçants étrangers. Le 10 mars 1839, un nouveau vice-roi, Lin, arrivait à Canton, et l'un de ses premiers actes était de faire détenir dans leurs maisons, sans communication au dehors et sans vivres, tous les étrangers au nombre de 215, y compris le capitaine de marine Elliot, représentant de S. M. Britannique. Ces brutalités, qui furent suivies de plusieurs autres telles que la défense de fournir des provisions de bouche aux Anglais, ou de leur servir de domestiques, et l'attaque du petit steamer le *Black Joke*, dont cinq matelots furent tués ou blessés, et un passager laissé pour mort, avec ses oreilles coupées et fourrées dans la bouche ; ces brutalités décidèrent le gouvernement anglais à employer la force ouverte. La guerre commença et se termina par le traité dit de Nankin, signé le 29 août 1842, dont les articles principaux furent la cession à la Grande-Bretagne de l'île de Hong-Kong, l'abolition du monopole des marchands Hongs, et l'ouverture au commerce européen des ports d'Amoy, Tou-Tchaou, Ning-Po et Chang-Haï.

On connaît la façon dont la cour de Pékin et les mandarins exécutèrent le traité de Nankin. De nouveaux et plus intolérables griefs décidèrent l'Angleterre à une seconde action armée, où cette fois elle eut la France pour auxiliaire, et qui, débutant par la prise da Canton, se termina, trois ans plus tard après la conclusion d'une paix éphémère, par la prise de Pékin et la signature à Tien-Tsin, en 1860, de nouveaux et plus solennels traités. En principe, ils assurent l'ouverture de tous les ports importants des côtes chinoises, ainsi que la liberté de circulation et de propagande des étrangers pour le christianisme dans tout l'empire, en reconnaissant à la France, à la Grande-Bretagne, à la Russie, aux Etats-Unis le droit d'entretenir des ambassades ou des légations permanentes à Pékin. Ces conventions, dont le vieil orgueil chinois s'indigne d'ailleurs et supporte fort mal le joug, ont assurément livré au commerce européen des voies nouvelles vers une contrée très-riche, très-féconde, très-populeuse, et la science elle-même a déjà su profiter de ces facilités nouvelles. Mais ce champ d'investigations est immense, et, d'autre part, les facilités de transport qu'offre aujourd'hui la navigation à vapeur, et le percement de l'isthme de Suez y aidant, la gent frivole et insipide des touristes professionnels s'est abattue sur les plages de Chang-Haï et de Hong-Kong. Un voyage à ces parages est devenu un passe-temps quasi-vulgaire : pour se le procurer, il suffit de ne pas trop craindre le mal de mer et de posséder une bourse quelque peu arrondie. Ces touristes ne manquent point à leur retour de publier des impressions de voyage ; mais, comme

le disait le P. Amyot au dernier siècle, « il ne faut pas juger de la « Chine par ce qu'en racontent ceux qui ne l'ont vue que des bords « de la rivière de Canton, et moins encore par ce qu'ils y achètent », et l'on n'a plus, pour contrôler les dires superficiels des observateurs de passage et leurs assertions fantastiques, ces missionnaires établis à Pékin, qui pendant deux siècles, ne livrèrent point aux presses françaises moins de quarante à cinquante in-folio ou in-quarto, où le vaste sujet de la Chine était embrassé dans tous ses détails, sans omettre un premier déchiffrement de sa langue, dont les Abel Rémusat, les Klaproth, les Edouard Biot, les Pauthier, les Stanislas Julien ont pu apprécier toute l'utilité et tout le mérite (1).

Il n'est donc nullement certain que nous connaissions mieux la Chine qu'il y a une centaine d'années, et sur des points pourtant capitaux notre incertitude reste complète. Combien d'habitants, par exemple, compte le Céleste-Empire ?

Les géographes dissertent là-dessus depuis longtemps et ne sont pas encore parvenus à se mettre d'accord. Ce n'est pas que les recensements officiels manquent : il y en a eu cinq pendant la période de 1757 à 1852, et voici les chiffres qu'ils fournissent : Année 1757, 190,348,328 habitants ; 1780, 277,548,431 ; 1812, 361,693,179 ; 1842, 414,688,994 ; 1852, 536,904,300. Voilà un chiffre en vérité énorme, et, eût-il été exact à la date où il se produisait, il semble que les longues années de guerre civile, de massacres et de dévastations qu'a traversées la Chine ont dû singulièrement le réduire. M. le docteur Martin, attaché à la légation de Pékin, et M. l'abbé David, qui est arrivé en Chine en 1862 pour ne quitter ce pays qu'en 1870, restent convaincus toutefois que la population de 4 à 500 millions d'âmes qui lui a été attribuée ne constitue pas une exagération. « Les ravages des Taïpings, des Nienfei, des Tangsmao, des Mahométans », écrit le savant et courageux ecclésiastique, « ont eu beau détruire les villes et les bourgades, elles ressuscitent comme par enchantement et en peu d'années. C'est qu'en Chine tout le monde se marie de bonne heure, et qu'il

(1) Exceptons de ces publications frivoles ou nuisibles, outre les livres que nous avons déjà eu l'occasion de citer : les deux ouvrages de M. Robert Fortune *Narrative of two visits to the Tea Countries of China*, 1843-1852 et *Third visit to China*, 1853-1856) ; le *Voyage en Chine et en Mongolie de M. de Bourboulon*, rédigé par M. Achille Poussielgue ; *Twelve years in China* de M. John Scarth ; le *Medical Missionnary in China* (1861), de M. W. Lockhart ; *Promenade autour du monde* (1871 ; de M. de Hübner, dont le second volume est consacré à la Chine ; les notices ou mémoires de M. de Richthofen, de l'abbé David, du docteur Martin, du lieutenant de vaisseau Francis Garnier.

faut très-peu à un ménage pour vivre et prospérer, les Chinois ayant trouvé l'art de réduire à leur plus simple expression leurs besoins pour le logement, l'habillement, la nourriture. » Depuis la publication de ces lignes, M. l'abbé David est retourné en Chine, et en a exploré pendant seize mois les provinces centrales. Il a reconnu, cette fois, que la population de certaines d'entre elles avait été non-seulement décimée, mais réduite à la moitié de ce qu'elle était jadis. En échange, le voyageur a rencontré de nombreuses familles établies au sein de montagnes que l'on croit solitaires, dans les vallées les plus reculées, sur les côteaux les plus élevés et en apparence inhabitables, et cela autant à l'extérieur qu'à l'intérieur de l'ancienne Chine.

C'est pourquoi M. l'abbé David refuse absolument de rabaisser à 100 millions seulement, comme le fait M. de Richthofen, la population actuelle de l'Empire Chinois. « Tous les missionnaires qui connaissent la Chine, nous dit-il, savent qu'une maisonnette où en Europe on ne logerait qu'un cheval, une vache et son veau abrite là-bas plusieurs familles dont le personnel monte parfois au total de vingt, trente et même quarante individus. Ils savent combien il y a de villages dans un canton ou *Tou*, combien de *Tous* dans un arrondissement ou *Chiène*, combien de *Chiènes* dans un département ou *Fou*, combien de *Fous* dans la province ou *Sen*. » C'est sur cette base que M. l'abbé David a calculé d'une façon approximative la population chinoise. Prenant pour type le canton de Tsi-Tou, où il a séjourné, et qui passe pour être mal peuplé, il n'y a pas trouvé moins de mille familles. En réduisant à quatre le nombre de personnes par famille, ce qui est assurément trop faible, on arrive à 4,000 âmes pour le canton, et pour les 4,345 cantons du Kiang-Si à 17,380,000 âmes. Or, il y a 18 provinces dans l'Empire, et, s'il en existe de moins peuplées que le Kiam-Si, il s'en trouve d'autres dont la population est autrement considérable. Si on prend donc pour moyenne 17,380,000 du Kiang-Si, moyenne inférieure vraisemblablement à la réalité, on trouve un chiffre de 314,000,000 pour tout l'Empire.

On a prétendu qu'abandonnée à elle-même la population décuplerait en une vingtaine d'années ; mais l'obstacle répressif, pour employer le langage de Malthus, agit énergiquement afin de la ramener dans des limites plus en rapport avec le territoire qu'elle habite et les moyens d'existence dont elle dispose. La misère provoque l'abandon des enfants, des avortements nombreux, voire des infanticides, et la petite vérole exerce de terribles ravages sur cette population, telle qu'elle ressent les atteintes de la famine et cherche volontiers fortune au dehors. On rencontre aujourd'hui des Chi-

nois dans toute l'Indo-Chine et la Malaisie, de même qu'à Singapore, à Malacca, aux îles de la Sonde, dans l'Inde, aux Antilles; ils se préparent à émigrer au Pérou, sur une vaste échelle, avec l'agrément, cette fois, de leur gouvernement. Ils sont en Californie au nombre d'au moins 60,000. L'expansion de la race jaune dans le Farwest américain, et surtout dans les États de Californie, d'Orégon, de Nevada, avait pris, il y a quelques années, une telle allure qu'un voyageur anglais, très-spirituel, mais parfois paradoxal, voyait déjà, en perspective, « les hommes à longue queue et aux yeux obliques» élevant un temple à Bouddha; siégeant comme jurés, interprétant les lois, tenant la balance des partis. C'était aller vite en besogne. En tout cas, M. Hephworth Dixon doit, à cette heure, se sentir rassuré. Tant que le Chinois s'est contenté de remplir une foule d'offices dévolus d'habitude aux femmes, c'est-à-dire de laver le linge, de faire les lits, de promener les enfants, les riches yankees se sont montrés très-satisfaits de ses services, vu qu'ils étaient assez empêchés de trouver des servantes de leur couleur dans de pays où, vers 1866, il y avait trois hommes et même huit contre une femme. Mais le Chinois s'est glissé un jour sur les chantiers de chemins de fer, sur tous les chantiers même de travaux publics, et, louant ses bras à taux rabaissé, il menaçait d'en prendre possession exclusive. Les yankees ont découvert alors qu'il adorait Bouddha; qu'il était polygame et infanticide; bref, que c'était œuvre pie que de le molester dans sa personne et de l'entraver dans ses moyens d'existence.

II.

Aussi bien ces immigrants sont-ils remarquables par leur patience, leur sobriété, leur adresse, leur passion du lucre poussée à l'extrême. « A l'ouvrage dès le point du jour, ils travaillent encore dans la nuit... Outil, habits, aliments, jouissance, tout est marqué au coin de la dernière simplicité. Leur pipe est à peine aussi grande qu'un dé; fument-ils un cigare, ils en tirent deux ou trois bouffées, le mettent de côté et le reprennent ensuite pour ne l'user encore que de quelques millimètres. Boivent-ils du thé, ils mettent dans leur eau le moins de feuilles possible; ils usent du thé le plus commun et le moins cher, sans y mêler ni lait ni sucre. Leurs tasses sont microscopiques. Avec cela, une simplicité, une sordidité même de costume qui s'étend à tous, au plus riche comme au plus pauvre ; des souliers sans bas, la brosse et l'éventail classiques, et c'est tout. »

Ce portrait, dû à une plume allemande, est celui du chinois de

1867 ; mais le P. Athanase Kircher y reconnaîtrait sans peine le Chinois qu'il eut sous les yeux au XVIIe siècle. « On estime beaucoup ici, écrivait-il, les personnes qui exercent les arts mécaniques, et on en fait tant d'état qu'il n'y a pas jusques à un fétu qui ne soit lavé, vendu en même temps et qui ne soit mis en quelque usage» (1). Tel a été le Chinois dans tous les temps de son histoire. Tandis que, non-seulement l'Athénien qui fréquentait l'Agora, ou la plèbe romaine qui courait du cirque à la sportule et de la sportule au cirque, mais encore les plus beaux esprits, les Xénophon, les Platon, les Aristote, les Cicéron tenaient le travail et les arts manuels, le commerce et l'industrie en un mépris superbe, sur les bords du fleuve Jaune il existait une ruche de gens très-laborieux, très-économes, très-industrieux. Ils se servaient, de temps presque immémorial de ces semoirs mécaniques et de ces machines à vanner qui n'ont obtenu droit de cité dans la pratique agricole de l'Europe que depuis ces trente dernières années. L'irrigation remonte en Chine au XVIe siècle avant Jésus-Christ, et les ponts suspendus au IIe siècle, témoin le fameux viaduc de Chan-Si, d'une seule travée de quatre cents pieds et d'une hauteur de cinq cents pieds sur culées. En l'an 626 de notre ère, on voit les Chinois s'éclairer au gaz, et, cent quarante ans plus tard, extraire le rhum de la canne à sucre. Vers la même époque, ils fabriquaient la céruse, et le sucre de fécule, que les expériences de Kirkoff ne nous ont pas fait connaître avant 1811, se trouve indiqué dans un de leurs livres portant le millésime de 1578. Ils traitaient les métaux par des procédés fort simples et n'ignoraient pas la coupellation.

Gardons-nous d'omettre ces belles porcelaines translucides, aux dessins éclatants et indestructibles, dont les Portugais apportèrent au XVIe siècle des échantillons en Europe, mais sans s'être renseignés sur leurs procédés de fabrication, qu'il était réservé au P. d'Entrecolles de divulguer, à près de trois siècles de distance. La France et la Saxe firent, les premières, l'expérience de ces procédés, et ne tardèrent point à obtenir des résultats qui distançaient les produits de la Chine, ou ceux du Japon, et si les Chinois venaient de nouveau à perdre le secret de la porcelaine, ce qui leur est arrivé à diverses reprises, il ne serait plus nécessaire qu'ils le retrouvassent eux-mêmes. La province de Kiang-Si est, depuis des siècles, le centre de cette industrie, la plus importante peut-être de tout l'Empire : c'est là que se trouvent toutes les grandes fabriques de porcelaine dont Nan-Tchang-Fou, chef-lieu de la province, est na-

(1) *La Chine*, traduction Dalquié; Amsterdam, 1670.

turellement l'entrepôt. Cette ville renferme plusieurs magasins immenses remplis de porcelaines de toute forme, de toute grandeur, de toute qualité, depuis ces urnes grandioses où sont représentées en relief des scènes de la vie chinoise, richement coloriées, jusqu'à ces petites coupes si frêles, si délicates et si transparentes qu'on leur a donné le nom de *coques d'œufs*. Mais le centre de la fabrication elle-même est à King-Tee Tching, grande ville à laquelle M. l'abbé Huc accorde, un peu libéralement peut-être, un mllion d'habitants, presque tous occupés à faire de la porcelaine, ou bien à en commercer. « Il y règne, ajoute-t-il, une activité difficile à décrire. A chaque instant du jour, on voit s'élever d'épais tourbillons de fumée et des colonnes de flammes qui donnent à King-Tee-Tching un aspect tout particulier. Pendant la nuit, la ville paraît tout en feu : on dirait qu'un immense incendie la dévore. Plus de cinq cents fabriques et des milliers de fourneaux sont quotidiennement employés à élaborer cette prodigieuse quantité de vases qu'on expédie ensuite dans toutes les provinces de la Chine, et on peut le dire dans le monde entier. »

Les écrans, les éventails, la tabletterie et les meubles chinois jouissent d'une réputation méritée. Le père d'Incarville a décrit quinze sortes de vernis différents qui servent à les orner. L'huile grasse qui sert de base à la laque s'obtient en faisant des incisions au *rhus vernix*, arbre qu'on appelle *Tsi* dans le pays. On broie du noir de fumée et du vermillon, ou toute autre couleur, avec cette huile préalablement soumise à une certaine préparation, et l'on peint le meuble. La laque séchée, on le polit à la pierre ponce; on applique une seconde couche de couleur, puis on ponce de nouveau. Plus l'opération est répétée, plus la laque devient polie et belle. Une autre huile siccative et très-brillante, nommée *Toung-Yeou*, est fournie par un arbre qui produit des amandes de forme sphérique, grosses comme une petite pomme. On s'en sert ordinairement pour peindre les portes des maisons, les planchers, les escaliers, les navires et toute espèce de meubles, à peu près comme on use en Europe de l'huile de lin siccative, à laquelle les Chinois mêlent l'autre parfois.

Les mers, les rivières, les lacs, les canaux abondent en poissons, qui entrent, pour une part considérable, dans l'alimentation du peuple chinois, et dont la pêche constitue l'industrie de plusieurs millions d'individus habitant des bâteaux sur les rivières ou le long des côtes. Les poissons les plus communs sur les marchés des divers ports sont la perche, la sole, la carpe, le mulet, la truite, l'anguille, l'esturgeon, le hareng, le goujon et le maquereau. On en sale beaucoup, et c'est là un grand article de commerce. La

liberté de pêcher est universelle, et nulle part cette industrie ne s'exerce par des moyens plus nombreux, plus ingénieux, plus perfectionnés. Les poissons se prennent à l'hameçon, à l'émerillon, au harpon, au filet, au piége, enfin avec des cormorans dressés à les rapporter à leurs maîtres : on les appelle, pour cette raison, *cormorans pêcheurs*, et « ce sont vraiment, dit M. Robert Fortune, des oiseaux prodigieux. » La première fois qu'il fut témoin de ce genre original de pêche, c'était sur un canal, à peu de distance de Ning-Po. Il aperçut deux petits bâteaux montés chacun d'un seul homme ayant avec lui un certain nombre de cormorans. Au signal donné par l'homme, les oiseaux s'élançaient sur l'eau et se dispersaient sur toute son étendue. Dès qu'ils avaient aperçu le poisson, ils le saisissaient avec une promptitude étonnante et reparaissaient aussitôt à la surface du canal. L'homme du bateau appelle alors le cormoran avec un cri particulier, et l'oiseau, dressé comme un chien de chasse, revient, en nageant, près de son maître et lui rapporte sa capture. Il la rejette lui-même dans un papier destiné à la recevoir et revole immédiatement à son travail.

Lorsqu'il se trouvait à Chusan, grande et belle île de 3 à 4 myriamètres de longueur sur 2 environ de largeur, dont la succession de collines, de vallées ouvertes et de petits vallons, lui rappela les Highlands d'Écosse, M. Robert Fortune visita l'établissement d'un vieillard qui, chaque année, à l'époque du printemps, faisait éclore des milliers d'œufs de canard par la chaleur artificielle. Cette incubation n'est pas particulière à l'île de Chusan; elle se pratique aussi à Han-Chéou, à Nankin, à Su-Cheou, à Ning-Po, etc., et vraisemblablement dans tout l'empire (1). Dans toutes les localités — et elles sont nombreuses — où croît l'arbre à suif (le *stillingia sebifera* de Willdmann, ou le *croton sebiferum* de Linnée) on ne manque pas d'extraire de ses graines de grandes quantités d'huile et de cire, dont on fait des chandelles d'une extrême blancheur. Mais un arbre bien plus précieux encore est le bambou, en ce sens qu'il n'est guère d'usage auquel les Chinois ne l'emploient. Ils le transforment en chapeaux et en boucliers pour les soldats; en parasols, en semelles de souliers, en balais, en brancards, en treillages. Avec ses copeaux ou rognures, ils font des coussins, et, avec ses feuilles, ils confectionnent une espèce de vêtement grossier, très-bon pour les temps humides, qui se nomme *Sho-E*, c'est-à-dire, littéralement, vêtement de feuilles. Dans les districts à thé,

(1) M. Sinibaldo de Mas l'a décrite dans une lettre du 20 février 1845 adressée au secrétaire de la *Société asiatique du Bengale* et reproduite au tome Ier de son livre : *la Chine et les puissances chrétiennes* (Paris, 1861).

ce bois entre dans la confection des tables à rouler, des paniers, des cribles ; dans la navigation, on en fait des bouées, des paniers à poisson, des voiles, et les catimarons, ou radeaux servant de bacs, ne sont composés que des tiges de cet arbre fortement reliées entre elles. Les roues à eau, les charrues, les herses et presque tous les instruments agricoles emploient de même le bambou. Enfin il paraît souvent sur les meubles de Ning-Po, les plus beaux et les plus estimés de la Chine, en incrustations représentant des hommes, des animaux, des temples, des pagodes, et dont les dessins bigarrés et bizarres, sont peut-être, d'après M. Robert Fortune, « ce qu'il y a de plus propre à donner une idée exacte de la Chine et des Chinois. »

La filature du coton est là-bas une industrie en grande partie féminine. Le rouet dont les ouvrières se servent à cet effet nous est dépeint comme étant d'une simplicité toute primitive, par un missionnaire (1) qui l'a vu à l'œuvre dans le Pou-Tong, petite langue de terre entre l'embouchure du Yang-Tse, ou fleuve Bleu, le Wang-Pou, ou rivière du Chang-Haï et la mer, dont la population, pour le dire en passant, est d'une densité exceptionnelle, puisqu'on n'y compte pas moins de 1,000 habitants par kilomètre carré. Trois fuseaux sont disposés sur le haut d'une tige verticale à laquelle est fixée une roue. Un peu au-dessous de son milieu, un liséré de cuir embrasse la roue et les fuseaux. Une verge part du milieu d'un des rayons de la roue et repose par son centre creux sur un pivot à tête arrondie. La fileuse étant assise pose ses deux pieds sur la verge, à distance égale du pivot, et, par un mouvement de bascule, fait mouvoir la roue à volonté, dans un sens ou dans un autre. Trois boudins sont insérés entre les doigts de la main gauche et gouvernés par le pouce ; la main droite est armée d'une baguette afin de soutenir et de diriger les trois fils qui sont ainsi instantanément tordus. On a calculé qu'une bonne ouvrière pouvait fournir par jour 300 grammes de fil fin. Les personnes trop pauvres pour acheter les matières premières filent pour le compte des autres à raison de 5 centimes par 50 grammes de fil.

Le tissage du coton se partage entre les hommes et les femmes, quoique dans certaines localités, au Pou-Tong par exemple, bien peu d'hommes s'en occupent, et qu'en général il n'y ait guère que les vieillards ou les jeune garçons encore impropres aux opérations culturales à se faire tisserands. La méthode que l'on suit est celle

---

(1) C'estle P. Desjacques, jésuite, en résidence au Kiang-nan. Sa très-intéressante étude sur le Pou-tong a paru, en 1874, dans le journal *les Missions catholiques.*

de tous les pays où les toiles se fabriquent à la main. On peut toutefois noter au Pou-Tong quelques usages particuliers. Les bobines, au nombre de vingt-cinq, sont fixées sur un grand cadre équilibré avec une pierre et qui se porte sur les épaules. Le tisserand va et vient en déroulant les fils et en les entrelaçant au moyen de fiches plantées en terre sur une longueur de 50 à 60 mètres. La chaîne se compose de 1,000 à 1,200 fils. Dès qu'elle est dévidée, on la roule sur un cylindre creux pour la tremper dans un bain de farine et d'eau; puis elle est déployée sur des supports fichés en terre de distance en distance. Après qu'on l'a fortement tendue et fixée à des pieux placés aux deux extrémités, deux personnes vigoureuses, armées de longues brosses, qu'elles soutiennent l'une en avant au-dessous de la trame, l'autre en arrière au-dessus, la parcourent à plusieurs reprises dans toute sa longueur, tandis qu'une dizaine de commères s'occupent de renouer les fils qui se rompent. Ces toiles sont moins belles et plus chères que les cotonnades anglaises, mais, en revanche, elles durent davantage. On en distingue au Pou-Tong deux espèces principales : l'une serrée, large de 35 centimètres et longue de 5 mètres 60 la pièce; l'autre, plus légère, large de 42 centimètres et longue de 8 mètres 40. Les ouvrières tissent communément une pièce par jour, les plus habiles allant jusqu'à deux. La confection d'une pièce pesant environ 1,200 grammes, cardage, filage, ourdissage et tissage, exige six journées de travail, et elle se vend, en moyenne, 3 francs, assez souvent 2 francs 50 et 2 francs seulement. La matière première revenant à 1 franc 50, la part de la main d'œuvre ne dépasse guère, si ce n'est en des cas fort exceptionnels, une somme égale, soit 25 centimes par jour.

La plante qui produit le coton blanc des Chinois est le *Gossypium Herbaceum* des botanistes et le *Mie Wha* des provinces septentrionales de l'Empire. C'est un arbuste annuel qui porte des branches s'élevant à un mètre ou 1 mètre 20 centimètres du sol, dont les fleurs sont jaunes et, comme celles de l'hibiscus et de la mauve, ne s'ouvrent que pendant quelques heures, pour se flétrir ensuite et ne pas tarder à mourir. Quand à celle dont on tire le coton jaune servant à fabriquer les beaux nankins, elle s'appelle *Tze Mie Wha* dans le pays, et le savant botaniste Fortune la regarde comme une variété purement accidentelle de l'autre. Bien que ses graines la reproduisent généralement, elles donnent parfois naissance à des pieds de coton blanc : aussi bien y a-t-il réciprocité sous ce rapport entre les deux variétés, et l'on voit fréquemment des pieds de coton jaune dans les plantations de coton blanc qui environnent Chang-Haï, tandis qu'à quelques milles plus au Nord, sur les bords du Yang-Tse-Kyang, où le coton jaune est cultivé en abon-

dance, on remarque des individus de la variété blanche. Celle-ci constitue la véritable récolte commerciale d'été des plaines du territoire de Chang-Haï.

Les procédés de culture offrent naturellement, suivant les localités et les coutumes, des particularités et des dissemblances. M. Robert Fortune a décrit comme suit la méthode normale, «celle qui, sans contredit, considérée isolément, est la plus avantageuse.» Au commencement d'avril, on voit les cultivateurs occupés, de toutes parts, à curer les canaux et les étangs, ou les fossés qui coupent le pays dans tous les sens et à les vider. Ils en retirent ainsi une espèce de vase composée en partie des détritus de longues herbes, de roseaux, de plantes aquatiques, et, en partie de la couche superficielle du sol des coteaux que les fortes plaines dénudent et entraînent dans les plaines. Cette vase reste quelques jours sur le sol, afin qu'elle puisse bien s'égoutter; puis on l'enlève et on la répand sur les cultures cotonnières, auxquelles elle fournit un engrais excellent. Il faut ajouter qu'au préalable le terrain a été bien préparé pour la recevoir; labouré d'abord avec la charrue à buffle, en usage dans le pays, il est ensuite brisé, pulvérisé, pour mieux dire, avec la houe à trois pointes, ou bien encore à la main, dans les fermes d'une toute petite contenance. Vers la fin d'avril ou les jours de mai, on apporte la graine de coton dans des paniers, et on procède à l'ensemencement, qui a lieu d'habitude à la volée, et par exception, en lignes ou rangées. Dans le premier cas, les ouvriers parcourent le terrain, en le piétinant avec tout le soin possible; dans le second, ils commencent par le fumer avec des tourteaux pulvérisés, qui ne sont autre chose que le résidu de l'huile de graine de coton. Les pluies qui surviennent alors, avec le changement de la mousson, rehaussent la terre, en l'humectant, et la végétation marche avec une rapidité surprenante.

Les champs de coton sont, pendant l'été, l'objet des soins les plus assidus; on éclaircit les plants trop serrés; on bine et on sarcle entre chaque pied; on enlève toutes les mauvaises herbes. Comme il y a journellement des capsules qui s'ouvrent, il importe d'y veiller et de les cueillir avec soin, sans quoi elles tomberaient, et le coton, se salissant, perdrait nécessairement, de sa valeur. C'est pourquoi, l'après-midi, de petits groupes d'ouvriers s'en vont cueillir les capsules mûres et les rapportent à la ferme. Une fois à la maison, le coton est placé, pendant la journée, sur des claies de bambou élevées d'un mètre au-dessus du sol et ainsi exposé au soleil. Chaque soir, on le retire et on le serre dans un des bâtiments de la ferme. Quand il est complètement sec, on le sépare de sa graine, à l'aide d'une machine bien connue, laquelle, au moyen de deux

cylindres, fait tomber le coton d'un côté et rejette la graine de l'autre. Le coton ainsi nettoyé est dirigé sur les ports d'embarquement, ou sur les points de l'empire qui ne le cultivent pas. Est-il destiné à la filature sur place, il subit une dernière préparation qui le débarrasse de ses nœuds.

L'appareil employé à cet effet est très-répandu dans l'Inde britannique: c'est tout simplement un arc élastique dont la corde passée dans une masse de coton placée sur une table, le soulève en se tendant fortement sous l'impulsion de l'ouvrier et, le projetant en l'air, sépare la fibre, sans briser le coton ou le gâter le moins du monde, en même temps que la vibration de l'air le débarrasse de la poussière et des autres impuretés qu'il pourrait contenir.

La province de Tche-Kiang et celles de Kiang-Toung et de Kiang-Sou, toutes les trois maritimes et des plus importantes, sont le centre de la sériculture. Des plaines entières y sont couvertes de mûriers, et l'un de nos compatriotes, M. Isidore Hedde (de Saint-Étienne), que le Gouvernement de Juillet chargea d'une mission en Chine, parle des récoltes annuelles et des 600,000 kilogrammes de soie du district de Chan-Te dans la seconde de ces provinces. Il a vu « les petites magnaneries disséminées dans chaque maison, les corbeilles plates de bambou servant de claies, les coconnières à nœuds pour éviter les doubles cocons et les simples tours à encroisure à la tavelle. » Les mûriers sont généralement placés sur les chaussées des champs de riz ; on les plante et on les taille à peu près comme les vignes, en n'employant, selon M. Hedde, que des procédés connus en France. Il n'a rencontré que très-peu de mûriers de haute taille, quoique certainement, il existe dans le Tché-Kiang et le Kiang-Sou, quelques plantations de cette dernière espèce. Mais, en général, les Chinois paraissent convaincus que ce sont les feuilles des plus petits mûriers qui procurent la meilleure soie, et ils ont soin de ne pas leur laisser dépasser une certaine hauteur et un certain âge. Les arbres deviennent-ils trop vieux, ou montrent-ils trop de tendance à donner du fruit, on les déracine, ou bien on les taille de façon à ce qu'ils puissent donner encore de jeunes branches. Les plantations sont coupées de nombreux canaux, et l'espace de mûrier à mûrier est ordinairement rempli de millet et de légumes.

Les fermes séricicoles sont ordinairement peu étendues et n'ont d'autres travailleurs que le fermier et sa famille, personnel qui suffit non-seulement à la culture et à la greffe des mûriers, mais à la cueillette des feuilles, à l'éducation des vers et au dévidage des cocons. Les maisons où l'on entretient les vers à soie sont situées au centre des plantations, afin de les éloigner de tout bruit, les

Chinois étant persuadés qu'un cri soudain, un jappement de chien peuvent faire mourir les jeunes vers. Les pièces où les éducations se pratiquent sont d'habitude obscures et disposées pour un chauffage accidentel, les vers étant tenus et nourris dans des espèces de paniers peu profonds, de forme ronde, ou plutôt de cribles en bambous placés sur des tablettes. Une semaine après le commencement du filage, on met de côté un certain nombre de cocons pour la reproduction des œufs et l'on tue les chrysalides des autres, en les plaçant sous des couches de sel et de feuilles qui interceptent l'air. On les plonge ensuite dans une eau modérément chauffée; elle dissout la substance glutineuse et colle les soies, que l'on tourne ensuite sur les dévidoirs. Alors, on les range en paquets de divers poids, et elles sont vendues comme soie écrue, ou bien livrées au commerce pour le tissage.

L'île de Chusan ainsi que la vallée du Pei-Ho et les provinces de Yun-Nan, de Kiouang-Si, de Fo-Kien, de Tse-Chouen, etc., renferment une autre culture industrielle: c'est celle de *l'Urtica nivea*, à laquelle les Anglais ont donné l'appellation fort impropre d'herbe de la Chine, *China Grass*, de même qu'ils nomment aussi inexactement son tissu drap d'herbe, *Grass Cloth*, car l'ortie blanche est une plante et non une herbe. Dans le pays, on l'appelle *Tchou Mah*, nom qui décèle une étymologie moitié chinoise, moitié Shans ou Laos, ce qui ne doit pas surprendre, s'il est vrai, ainsi que M. Thomas Anquetil, l'un des plus récents voyageurs dans l'extrême Orient, incline à le croire, que le véritable berceau de cet extile doit se chercher dans la zone située au Nord-Ouest du Cambodge et du Siam, à l'Est du Barmâh et au Sud-Sud-Ouest de la Chine qu'occupent les tribus aborigènes connues des géographes sous le nom de Laos, de Shans, de Lolos, etc. Les fibres corticales donnent une filasse très-forte que les habitants vendent pour la fabrication des câbles et cordages, tandis que sa substance, qui participe à la fois du coton, de la laine et de la soie, au tissage, se mélange assez bien avec ces trois produits. Quant au *Mah-Pou*, c'est-à-dire au tissu particulier que fournit l'ortie blanche, il est très-remarquable par sa blancheur, sa finesse et sa solidité, mais sa confection exige des soins infinis et revient tout à fait cher, malgré le bon marché de la main d'œuvre. Ajoutons que l'ail, l'oignon, le bananier, l'aloès sont également utilisés, en Chine, comme matières textiles. Leurs tissus prennent le nom générique de *Hia-Pou*, ou étoffes d'été; l'une de ces étoffes le *Hoang-Mah*, jouissant de la double proprieté d'être incombustible et imperméable, l'empereur l'a réservée exclusivement pour l'usage de sa famille (1).

(1) Voy. à ce sujet les deux très-intéressants volumes que M. Thomas Anquetil,

III

Dans ce pays centralisé à outrance, où l'activité publique se concentre dans la main d'un empereur, *le père et la mère* du peuple, et dans celle d'un mandarinat investi du pouvoir judiciaire et du pouvoir administratif, comme de la gestion finaucière, tous les détails de la vie sociale restent asservis aux rites antiques et à une multitude de règlements aussi minutieux qu'impératifs.

Ouvrez le grand ouvrage officiel qui s'appelle *le Livre des Statuts*, vous y trouvez, par exemple, une ordonnance qui détermine le nombre et la qualité des temples, ou lieux destinés aux sacrifices, que doit avoir chaque chef-lieu de prevince, de département, d'arrondissement, de canton. Parmi eux, on remarque un autel consacré au génie de la terre et de ses productions; un second dédié au vent, aux nuages, au tonnerre, à la pluie, aux montagnes et aux rivières; un troisième, enfin, au premier agriculteur. Ce même *Livre des Statuts* n'a pas manqué davantage de prescrire les fêtes et les processions publiques. Il en est plusieurs destinées à honorer l'Agriculture, dont les plus remarquables sont la fête du printemps et celle des moissons. On célèbre la première le même jour dans toutes les provinces de l'empire : on y promène un grand buffle, en terre cuite et aux cornes dorées, que suit un enfant ayant un pied chaussé et l'autre nu, qui personnifie l'esprit du travail et de la diligence. Il frappe sans cesse, avec une verge, le simulacre de buffle, comme pour le faire avancer; derrière lui viennent tous les laboureurs, munis de leurs instruments aratoires; des masques et des comédiens ferment le cortége. La fête des moissons se place après les récoltes et dure plus de quinze jours, pendant lesquels les festins et les représentations théâtrales se mêlent à la fréquentation des *Miaos*, ou temples (1). Enfin l'empereur lui-même, quand la saison des travaux agricoles est sur le point de s'ouvrir, consacre trois jours à un jeûne solennel accompagné de prières; puis il fend de ses propres mains la terre avec une charrue et y sème du riz, comme témoignage de son intérêt pour la grande industrie nourricière.

La profession agricole a donc été honorée et puissamment encouragée en Chine depuis les temps les plus anciens. Nous savons tou-

---

neveu de l'académicien Anquetil-Duperron, vient de publier à la librairie Charpentier, sous le titre : *Aventures et chasses dans l'Extrême Orient.*

(1) Sinibaldo de Mas : *La Chine et les puissances chrétiennes* (Paris, 1861).

tefois que sa production est loin de répondre aux besoins de la comsommation générale, et M. Robert Fortune n'hésite nullement à déclarer que les auteurs qui ont écrit sur l'agriculture chinoise en ont exagéré la perfection. D'ailleurs, les Chinois sont sous ce rapport, comme sous tant d'autres, restés stationnaires, tandis que les nations occidentales marchaient à grands pas, au contraire dans la voie du progrès et des innovations fécondes, et quant à les assimiler aux fermiers de l'Angleterre et de l'Écosse « autant vaudrait comparer leurs jonques, qui n'osent guère s'éloigner des rivages, aux hardis steamers qui sillonnent toutes les mers. » Quoi qu'il en soit, l'agriculture chinoise ne laisse pas de présenter un ensemble considérable et d'un aspect très-varié. Car le Céleste Empire, qui s'étend du 18e au 41e parallèle Nord et du 98e au 123e degré de longitude Est, renferme à la fois des régions tempérées et des régions tropicales. Situé à l'extrémité orientale de l'immense continent asiatique, il subit des extrêmes opposés de température : une chaleur excessive en été, un froid des plus intenses en hiver, ainsi que des périodes très-tranchées d'humidité et de sécheresse. Dans les provinces du Nord, le froment, l'orge, les pois, les fèves constituent les récoltes principales, alors que le riz, principale base de l'alimentation publique, domine dans celles du midi.

Dans les régions chaudes, le riz peut aisément fournir deux récoltes consécutives, et dès que les produits de la culture hivernale ont été enlevés, c'est-à-dire au printemps, on prépare le sol pour la première. Le sol est inondé au préalable, puis retourné au moyen de la charrue à buffle ou à bœuf; instrument simple, grossier même, mais qui évidemment convient le mieux à ce genre de labour, puisque les Chinois ont constamment refusé d'employer les charrues anglaises, même offertes à titre gracieux. Une seule charrue peut parcourir un hectare en trois jours; cette surface est alors couverte d'engrais, dont le riz se montre très-avide et dont les plus employés sont le limon des canaux, les herbes aquatiques, la luzerne et les fèves, la fiente de pourceau, les tourteaux et par-dessus tout le purin, qui est d'un usage universel, mais que l'on ne s'inquiète nullement de désinfecter. La herse passe ensuite, afin de briser et d'ameublir la terre, les mottes de terre et d'enterrer l'engrais. Le sol ainsi préparé, il se trouve dans les meilleures conditions pour recevoir les graines: dans les provinces méridionales il est habituel de les immerger dans l'eau ou dans un engrais liquide, pendant huit à dix jours, jusqu'à ce qu'elles commencent à germer. On procède alors à l'ensemencement, qui se pratique selon deux méthodes. Dans les terrains moins féconds en mauvaises herbes, on se contente de répandre le riz aussi également que possible sur la vase à

peine recouverte d'eau, et lorsque la plante a pris un demi-pied de hauteur, cette vase est ramenée autour de sa tige. La seconde méthode, plus répandue, consiste à semer les grains en pépinière; de temps à autre, pendant un mois environ, on arrose de purin, puis on transplante par faisceaux de cinq à six plants. Enfin, au mois de juillet, le riz reçoit un dernier supplément de tourteaux, de fiente de porcs ou de purin, et dès que sa tige s'incline vers la terre, sous le poids du grain jaunissant, on s'apprête à le récolter.

Le riz coupé à la faucille est lié en gerbes, puis immédiatement battu, ou bien engrangé, suivant les circonstances. Le grain est d'abord vanné, puis dépouillé de sa première pellicule, en le faisant passer sous une meule de bois ; enfin pilé dans un mortier, afin de le dégager d'une seconde pellicule plus tenace. Cette dernière opération, qui est fort pénible, se fait à l'aide d'une bascule sur laquelle un homme pèse de tout son poids et de la sorte élève le pilon, tandis qu'il se retire pour laisser ce pilon retomber dans le mortier. Le riz en sort blanc comme la neige et prêt, soit pour la consommation, soit pour le marché.

Les semailles et la récolte du riz sont plus ou moins tardives, selon les localités et leurs conditions climatologiques. Mais partout et pendant toute la croissance de ses pieds, il faut baigner le terrain et avoir soin d'entretenir constamment dans la rizière deux ou trois pouces d'eau. Les terrasses qui occupent le bas des coteaux reçoivent l'eau provenant des sources supérieures, et les champs situés dans le voisinage des rivières et des canaux s'irriguent par le moyen de la roue à eau ou noria en usage dans tous le pays. Ces appareils sont de diverses sortes; mais le principe en est le même pour chacune d'elles, la différence ne se trouvant que dans le moteur qui les fait agir. C'est tantôt la main, tantôt le pied, ou bien encore un animal quelconque, un buffle ou un jeune bœuf le plus communément. Au Pou-Tong, on se sert de palettes en bois, reliées entre elles par le centre et formant une chaîne sans fin, laquelle est encaissée dans une auge, de 5 à 7 mètres, dont une des extrémités repose sur la limite du champ à irriguer tandis que l'autre est suspendue sur la surface de l'eau à élever. Un cylindre horizontal, armé de pédales, met en mouvement le système; deux ou trois hommes les bras appuyés sur une barre marchent au pas de course sur ces pédales et font ainsi tourner l'appareil. Quand le cultivateur est assez aisé pour nourrir un buffle ou un bœuf, il adapte au cylindre de la noria une roue dentée que l'animal fait mouvoir en tournant comme au pressoir ou à la meule.

La seconde grande culture purement agricole de la Chine est celle du thé. M. Robert Fortune l'a décrite avec une précision et un

soin tout particuliers, en homme qui a exploré personnellement les districts à thé les plus intéressants de la Chine, et que de grandes connaissances en botanique mettaient à même de rectifier des erreurs longtemps accréditées. Le public s'était habitué à croire que le thé noir ne pouvait s'obtenir que de l'espèce dite *Thea Bohea*, et le thé vert, de l'espèce appelée *Thea viridis*. Eh bien! dès son premier voyage, qui eut lieu en 1843 et qui dura près de trois années, M. Fortune acquit la conviction que les thés noirs et verts de la Chine septentrionale proviennent de la même variété, le *Thea viridis*, et que les vrais thés noirs de la province de Canton sont faits avec le *Thea Bohea*. Les thés noirs pouvaient donc s'obtenir et s'obtenaient, en effet, de deux espèces différentes, et les thés verts ne devant évidemment cette coloration qu'à la teinture, on pourrait tout aussi bien en offrir ou de jaunes ou de rouges aux Européens, s'ils venaient jamais à changer de goût et à préférer ces dernières couleurs. A la vérité, le savant voyageur, s'il avait visité alors plusieurs districts voisins du littoral, n'avait pas encore pénétré dans les provinces de l'intérieur, qui fournissent principalement le thé au commerce étranger. Mais, en 1848, il parcourut la contrée à thé vert de Koueï-Tcheou et celle à thé noir de Vou-Tchang, sans rien voir, dans ces longues pérégrinations, qui fût de nature à modifier son opinion première.

Bien que confinée jusqu'à ces derniers temps dans l'extrême orient de l'Asie, la culture de l'arbre à thé occupait encore une très-vaste zone. Thunberg nous avait appris qu'il croît abondamment au Japon, tant à l'état cultivé qu'à l'état sauvage, et le Dr Wallich assure l'avoir rencontré en Cochinchine. Quant au Céleste-Empire, M. Fortune l'y a vu cultiver depuis Canton, tout à fait au sud, jusqu'au 31e parallèle nord, et, selon M. Rewes, on le trouverait même vers le 36e parallèle. Toujours est-il que le grand centre de production du thé chinois est situé entre le 25e et le 31e degré de latitude nord, et que le meilleur provient des districts placés entre le 27e et le 31e. Cet arbuste a d'ailleurs besoin, pour prospérer, d'un très-bon sol; aussi, les plantations de la Chine septentrionale sont-elles toutes établies sur les pentes inférieures et les coteaux les plus fertiles, jamais dans les vallées. Les fermes de cette région sont d'une faible étendue; elles ne contiennent que quelques acres, cinq ou six au plus, et les habitations ou les bâtiments de ferme rappellent, avec moins d'ameublement et de confortable encore, ces anciens cottages de l'Écosse où le paysan, sa vache et son porc logeaient pêle-mêle.

Dans les districts à thé noir, comme dans ceux à thé vert, on élève en semis, chaque année, une grande quantité de jeunes

plants. Les graines récoltées, on les met dans des paniers, avec un mélange de terre et de sable un peu humide, et on les garde ainsi jusqu'au printemps. Les semences du thé sont alors déposées dans le sol. Quelquefois on les jette de suite sur le lieu où elles doivent rester, mais, le plus souvent, on procède par semis épais en pépinière, dans un carré de la ferme disposé *ad hoc*. A un an, les jeunes plants ont atteint 26 ou 30 centimètres; c'est le moment de les transplanter, opération qui a toujours lieu en mars ou avril, quand la mousson du printemps change. On les dispose par groupes de cinq ou six sujets séparés les uns des autres par un intervalle de 1m,20c., la même distance régnant entre les diverses lignes de plantations; dans les sols pauvres, ces lignes se serrent les unes contre les autres. Il n'y a plus désormais d'autres soins à prendre que de tenir le terrain net de mauvaises herbes et à attendre la troisième année de plantation pour opérer la cueillette, les habitants sachant très-bien le tort que cause aux arbustes cette opération si elle est prématurée. Sur les plantations tout à fait en âge et en bon état, les ouvriers s'abstiennent même de toucher aux arbustes les plus faibles. Mais, quelle que soit la fertilité du sol ou l'intelligence de la culture, un moment arrive nécessairement où la plante dépérit, où il n'y a plus rien à en attendre. Ce moment dépend de plusieurs circonstances locales et ne saurait être indiqué d'une façon précise. Toutefois, dans les conditions les plus favorables, la durée d'un plant n'excède guère dix à douze ans, et il n'est pas rare que, aux approches de cet âge, les cultivateurs arrachent les vieux plants pour les remplacer par des jeunes.

A la cueillette succèdent le séchage des feuilles et leur roulage. Quand le thé est complètement sec, on le trie, on le crible, on le classe suivant sa qualité, on l'empaquette, et finalement on le place dans un panier ou dans une boîte. Il ne reste plus qu'à le vendre et à le consommer sous forme de breuvage, et cette consommation est vraiment énorme. Rarement un Chinois boit de l'eau; il se désaltère avec du thé, et il ne manque pas d'en prendre, en outre, à chacun de ses repas réguliers. Chaque rue, chaque ruelle possède sa *maison à thé*, équivalente aux premiers cafés qui s'établirent en France. Le voyageur la rencontre encore le long des grandes routes, sur les sentiers des régions montagneuses, aux alenteurs des temples, dans les endroits même les plus écartés. En portant à 300,000,000, le nombre des Chinois buveurs de thé, et en supposant que chaque individu en consomme 6 livres anglaises par an (2 kil. 718), nous arrivons au chiffre prodigieux de 815,400,000 kil., pour la seule consommation intérieure; encore M. Fortune est-il tenté de croire ce chiffre au-dessous de la vérité. Comme en 1844,

on évaluait à 40,873,000 kilos les quantités exportées, la production totale du thé chinois se serait donc élevée à cette époque au chiffre de 856,273,000 kilogrammes.

Ce fut en 1664 qu'un navire de la Compagnie des Indes orientales importa, pour la première fois, en Angleterre du thé chinois, dont il avait acheté une centaine de livres. En 1844, cette même importation avait atteint le chiffre de 23,637,000 kil., pour arriver, douze ans plus tard, à 39,000,000, et, en 1872, à 72,281,000, qu'elle n'a dépassé et en deçà duquel elle est même restée l'année suivante. L'Angleterre n'en demeure pas moins, pour le thé, la grande cliente du Céleste-Empire; quant à la soie, il en est de même. En 1833, le port de Londres ne recevait guère par an que 1,500 balles de soies chinoises de tout genre, d'un poids variant de 45 à 75 kil. Mais, vingt ans plus tard, cette quantité était déjà de 24,000 balles, et l'on voit figurer, au chapitre des importations britanniques en 1873, 31,815 quintaux de soie en cocons, et 2,969,000 kilogrammes de soies brutes. Les Russes, il est vrai, commencent, pour le thé surtout, à disputer aux Anglais le marché chinois; mais c'est dans une très-faible mesure, il faut bien en convenir. On parlait beaucoup, il y a quelques années, de la possibilité d'établir un commerce régulier entre la Chine et la Russie par la voie de terre, et, de fait, la valeur des marchandises d'origine chinoise qui prirent, en 1869, la route de Kiatcha n'a pas été évaluée à moins de 15,000,000 de francs. Mais cette même valeur tomba, deux ans plus tard, à 8.150.000 francs, par suite tant de la peste bovine que de l'état troublé de la Mongolie. Dans ces derniers temps, il a été vaguement question d'un plan qui combinerait la voie terrestre et la voie maritime : les marchandises chinoises destinées à la Russie seraient transportées par mer de Tien-Tsin aux rives de l'Amoor, et, remontant ce fleuve, gagneraient Irkoutsk en Sibérie. En tout état de cause, la Grande-Bretagne peut bien ne pas trop s'inquiéter de la concurrence de la Russie sur le marché chinois, quand l'ensemble du commerce russe avec ce marché dépasse à peine la valeur de 12,500,000 francs.

La part que le commerce anglais a su s'approprier en Chine est vraiment léonine : elle représente une valeur de 39,600,000 liv. st. (990,000,000 de francs), sur un chiffre total de 46,000.000 de livres (1,150,000,000), qui traduisent l'ensemble du trafic extérieur du Céleste-Empire en 1871, selon un document qui a été mis sous les yeux du Parlement, dans les premiers mois de 1872, par M. H. Malet, secrétaire de l'ambassade britannique à Pékin (1). Ce trafic n'a

(1) Le trafic en espèces n'est pas compris dans les calculs de M. Malet, et c'est

pas cessé, depuis quelques années, de suivre une marche ascendante. Ainsi, sa valeur totale, qui n'était encore, en 1864, que de 31,590,000 liv. st., dont 15,388,000 pour les importations, s'éleva, en 1865, à 36,569,000 liv., pour atteindre, l'année suivante, 39,217,000. Il y eut un mouvement de recul de plus de 1 million de liv. st. en 1867; mais, dès 1868, les importations avaient repris leur niveau, et les exportations accusaient un accroissement de 3,350,000 livres. Deux ans plus tard, le contre-coup de l'affreuse lutte qui désolait le continent européen se faisait, à la vérité, ressentir jusque dans ces lointains parages : il y avait à la fois diminution des marchandises importées, comme des marchandises exportées, et, de 42,600,000 liv. st., le trafic extérieur tombait à 38,390,000, soit une différence en moins de 78,250,000 francs. La crise, toutefois, ne fut pas de longue durée, puisque, en 1871, les importations montaient au chiffre de 23,700,000 livres, tandis que les exportations atteignaient celui de 22,450,000, c'est-à-dire à 100,000 livres près la valeur totale énoncée par M. Malet.

A cette époque, la Grande-Bretagne importait en Chine pour 6,992,000 liv. st. de cotonnades, et n'en exportait qu'une quantité de coton tout à fait insignifiante, puisque, en 1873, cette même quantité n'a pas dépassé le chiffre de 460,000 kilos, lequel représente sur l'année précédente un excès de 346,000. Quelques autres articles européens se montrent soumis à des fluctuations remarquables, et l'opium du Bengale et du Malwa paraît moins demandé. Ainsi, en 1871-72, il était entré dans le Céleste-Empire, 93,364 caisses, et, l'année suivante, ce nombre n'a plus été que de 86,217 caisses, dont 42,675 caisses pour le Bengale, et 43,542 pour le Malwa, les deux grands centres producteurs de ce terrible narcotique. La Caisse du Bengale contenant 116 livres anglaises, et celle de Malwa de 135 à 140, il s'agit encore d'une quantité totale d'environ 4,905,782 kilos d'opium qui sont fumés en Chine, sans parler des quantités introduites en contrebande et de celles qui se récoltent sur les lieux mêmes. La culture du pavot s'étend, en effet, de jour en jour dans le Céleste-Empire, et cette circonstance n'est pas sans causer quelque inquiétude à ces honnêtes commerçants qui, à Madras ou à Bombay, spéculent sur les goûts abrutissants de leurs semblables de Pékin ou de Canton. Le gouvernement de l'Inde lui-même ne voit pas d'un très-bon œil le déclin de ce trafic; il lui procurait, en 1870-71, une somme de 231,346,000 fr.,

---

ce qui explique peut-être pourquoi M. Wade, son chef hiérarchique, porte à 56,000,000 de livres sterling au moins, la valeur du seul commerce de la Chine avec la Grande-Bretagne.

soit presque le cinquième de son revenu total, tandis que, en 1872-73, cette recette est tombée à 21,346,000. On conçoit que ce déficit de 13 millions ne soit pas indifférent à un budget, déjà insuffisant; il menace, s'il continue, d'être la goutte d'eau qui fera déborder le vase, et forcera les gouvernants de l'Inde à remanier leur système fiscal. On leur en prête le projet depuis assez longtemps déjà; mais, sur les bords du Gange, comme sur ceux de la Seine, les ministres des finances trouvent plus commode, semble-t-il, d'exploiter les voies frayées que d'en ouvrir de nouvelles.

Le commerce des États-Unis avec la Chine représentait, en 1871, 3,600,000 livres sterling, celui de la France et de l'Europe centrale réunies, 1,300,000 seulement. La vérité est que notre patrie, qui a contribué au moins autant que la Grande-Bretagne à préparer l'ouverture commerciale de la Chine, n'a pas obtenu jusqu'ici, de ce côté, une rémunération proportionnée à ses efforts et à ses sacrifices. Par malheur, c'est assez son lot de semer pour que les autres récoltent. Dans l'Inde, dans l'Indo-Chine, en Malaisie, au Japon, l'influence française, commercialement parlant, est presque nulle, quoi qu'on en puisse dire. Nos compatriotes sont peu connus; nos armateurs et nos négociants font leurs opérations de banque et de change à des taux désastreux; enfin l'ensemble de nos achats, la soie exceptée, se réduit à un chiffre tellement minime que le fret de retour par bâtiment français dépasse parfois du double le fret par bâtiment anglais. Ainsi s'exprime M. Thomas Anquetil, parlant de ce qu'il lui a été donné de bien voir comme de bien juger, et sa conclusion est qu'il faut prendre son parti de cette situation affligeante, « tant que nos colonies végéteront, tant que le commerce maritime languira, tant que nos débouchés ne se seront pas accrus, tant que nos capitaux seront détournés du courant extérieur. » Mais pourquoi nos colonies languissent-elles? pourquoi le commerce de Chang-Haï, « cette étonnante fondation, » pour parler comme M. le baron de Hübner, à laquelle le gouvernement français a pris une bonne part, est-il alimenté, pour ses huit dixièmes, par des capitaux anglais, et y compte-t-on quatre résidents d'origine britannique contre un de toutes les autres nations chrétiennes? A cette double question, M. de Hübner a lui-même en partie fourni la réponse, en supposant le cas où, soit le pavillon français, soit le pavillon anglais, serait amené à Chang-Haï, pour une cause quelconque, et en dépeignant la conduite très-différente que tiendraient, en cette occurrence, nos compatriotes et les sujets britanniques. Les uns partiraient à la suite des autorités civiles et militaires, et le peu qui en resterait s'amalgamerait avec les indigènes, tandis que les autres

pourvoieraient d'eux-mêmes au maintien de l'ordre, et, s'il le fallait, à la défense contre un ennemi extérieur.

La réalité, hélas! ne démentirait pas l'hypothèse. Aussi bien, la colonie anglaise prolonge-t-elle, si l'on peut ainsi dire, la patrie anglaise; elle s'en approprie les franchises locales, les libertés individuelles et civiles; elle s'en assimile la vie publique, et s'accommode fort bien du *Self Government*. Quel spectacle différent dans une possession française! Ici un gouverneur autocrate, une bureaucratie vaniteuse et tracassière; une centralisation pédante qui prend à tâche de décourager toute initiative privée, d'amortir toute énergie personnelle. Les grands avortements de notre politique coloniale ne reconnaissent pas d'autre cause. Voilà ce qui a rendu impuissants des hommes à la fois aussi aventureux et aussi sagaces que l'étaient les Champlain, les Cavelier de La Salle, les Dupleix. C'est ainsi que nous avons perdu le Canada, et laissé l'Inde choir dans des mains britanniques, et que notre œuvre en Afrique reste languissante et incertaine, après quarante-quatre ans d'occupation continue et d'énormes sacrifices.

Au moyen âge, c'était un Gengiskhan ou un Tamerlan qui bouleversait l'Asie afin d'y fonder des empires d'une durée éphémère; aujourd'hui, c'est le commerce qui se fait le pionnier de la civilisation et qui tente des conquêtes plus lentes, mais beaucoup plus sûres que celles des armes. Il est devenu le meilleur agent des transformations sociales, et là où échouent des forces en apparence bien autrement puissantes, il réussit à rapprocher des peuples que l'Océan ou les déserts, et surtout le désaccord de leurs religions et de leurs mœurs, semblaient séparer à jamais les uns des autres. Ni les missionnaires de la France et de l'Angleterre, ni leurs soldats victorieux n'avaient pu entamer, si ce n'est entièrement à la surface, l'épaisse couche d'orgueil, d'égoïsme et de préjugés dans lesquels les Chinois et la Chine vivaient de temps immémorial. Le commerce a été plus heureux, et c'est en passant des marchés quotidiens avec les *Barbares occidentaux*, en échangeant sans cesse des marchandises avec eux, que les fils du Céleste Empire ont déjà vu tomber, pièce par pièce, une bonne partie de leur armure nationale. Le génie cupide de ce peuple, qu'une perspective quelconque de gain éveille toujours, a été pour le commerce un merveilleux auxiliaire, et nul doute qu'avec du temps, de la persévérance, de l'habileté, il ne triomphe des dernières difficultés.

Elles sont réelles toutefois, et à quoi servirait-il de se les dissimuler ou de se les amoindrir? Nos voisins d'outre-Manche prennent bien soin de ne pas tomber dans cette erreur puérile : ils ne s'engagent jamais sur un terrain commercial sans l'avoir sondé,

sans en avoir bien reconnu les obstacles et les piéges. M. Thomas Cooper, qui a fait plusieurs voyages en Chine, en énumérait, il y a deux ans, les principaux devant la Chambre de commerce de Manchester : les taxes légales et illégales imposées aux marchandises importées par les mandarins des districts qu'elles traversent pour se rendre à destination ; les immenses profits des marchands investis d'un monopole ; enfin l'énormité du fret, qui rend à peu près impossible la vente des marchandises à cent cinquante milles dans les terres. Or, peut-on croire que le gouvernement impérial pourrait ou voudrait s'opposer à la taxation perçue par les mandarins, alors que le droit de prélever ces taxes leur a été attribué en retour d'un payement fixe qu'ils font à Pékin ? C'est surtout en matière fiscale que les pouvoirs absolus restent obstinément fidèles aux anciens errements, aux vieilles coutumes. Nous ne savons, en Europe, qu'assez peu de chose touchant le régime des impôts en Chine, sans ignorer toutefois qu'ils se prélèvent sur les terres, sur les troupeaux et les consommations; qu'il y a encore une capitation, des douanes maritimes et intérieures; que le gouvernement s'est réservé le monopole du gin-seng et celui du sel. Ce n'est point là précisément l'idéal d'un bon régime fiscal, quoique l'existence dans notre propre budget du monopole sur les allumettes, qui a failli être suivi du monopole sur la dynamite, doive nous conseiller quelque indulgence vis-à-vis des financiers de Pékin. En tous les cas, les finances chinoises sont obérées depuis longtemps déjà; mais il est peu probable qu'on recoure, pour les améliorer, à des mesures du genre de celles que le commerce anglais réclame, et auxquelles il lie son développement futur. Songer à un emprunt paraît impossible dans un pays où le crédit public n'existe pas plus que le crédit privé, bien que, vers l'an 605 de notre ère, un véritable papier-monnaie ait été mis en circulation, et que, du temps de Marco Polo, l'hôtel des Monnaies servît de banque, où les billets s'échangeaient contre des espèces. Donc, le gouvernement impérial ne fera rien, ou, s'il fait quelque chose, ce sera de continuer à battre monnaie avec la vente des emplois publics, absolument comme nos bons vieux monarques, ou bien encore d'édicter une nouvelle monnaie fiduciaire en cuir, et de lui donner un cours forcé, suivant l'exemple fourni, en l'an 119 avant J.-C., par l'empereur Hoti, et renouvelé en 1857 avec le même insuccès, cela va sans dire, dans un cas et dans l'autre.

Il a été question, en ces derniers temps, de réunir l'Europe, et particulièrement la Russie, au Céleste-Empire, par une voie ferrée allant de Kiakhta à Pékin. Ce projet semble peu digne de l'attention sérieuse qui lui a été accordée; Pékin ne possède pas, en effet,

d'importance commerciale, et la ligne indiquée devrait parcourir une immense distance à travers des régions froides, sauvages et presque inhabitées, où le charbon est rare. Il s'en faut de beaucoup, toutefois, qu'il manque en Chine, et M. de Richthofen, qui a visité, pendant quatre ans, à peu près chacune de ses dix-huit provinces, la range sans hésitation parmi les pays très-favorisés sous le rapport des gîtes carbonifères, le plus favorisé peut-être. Le bassin du fleuve Jaune et celui du fleuve Bleu, de même que le Kan-Su, et surtout la province nord-occidentale de Shan-Si, renferment, en effet, des houillères d'une incalculable richesse, et cette distribution géographique de la houille doit déterminer le tracé de la future ligne. M. de Richthofen tient de plusieurs voyageurs chinois que le charbon se rencontre tout le long de la route qui va de la frontière russe au Kan-Su, par Hami, Barkul et Illi. Du Kan-Su aux vallées inférieures du fleuve Jaune et du fleuve Bleu, le chemin de fer courrait également à travers une région des mieux approvisionnées en combustible, sans avoir à franchir, d'ailleurs, aucune chaîne de montagnes ou aucun cours d'eau important, si ce n'est le haut Hoang-Ho. En dernier lieu, ce tracé jouirait du triple avantage de joindre les deux empires, suivant la ligne la plus courte, d'être plus abrité des froids que le tracé sibérien, d'ouvrir un accès à plusieurs des centres commerciaux les plus importants de cette Asie Centrale, dont les déserts et les steppes ont tant contribué au long isolement de la Chine.

Pour la Chine seule, la construction de ce railway serait un événement d'une portée immense. Il pénétrerait au cœur même des parties les plus populeuses et les plus productives d'un pays, « dont l'énorme trafic interne laisse le voyageur dans un étonne« ment perpétuel, » et l'on verrait bientôt, par la force même des choses, un réseau de lignes secondaires et de tronçons venir se raccorder ou se souder à l'artère principale. Ce serait vraisemblablement le signal d'une révolution économique, dont M. de Richthofen a décrit l'aspect et signalé les résultats possibles. Avec des voies de communication insuffisantes et des procédés grossiers d'exploitation du sous-sol, les Chinois ne retirent aujourd'hui de leurs richesses houillères que de maigres avantages. Que ces richesses latentes deviennent un jour actives, au sein d'un peuple très-adroit, très-laborieux, et chez qui la main-d'œuvre ne prétend encore qu'à une rémunération des plus modiques, et qui pourrait apprécier exactement le caractère d'une évolution pareille et en mesurer toutes les conséquences? Alors peut-être aura-t-on sous les yeux un nouveau spectacle, celui du travail chinois et du charbon chinois produisant à leur tour la plupart de ces articles qu'à

cette heure les fabriques de l'Occident versent sur le marché oriental. Peut-être même ce courant est-il destiné à rebrousser chemin, et la balance commerciale à changer de pôles. Un pareil événement surgissant, et la demande, tant du thé que de la soie continuant de croître, il est certain que la Chine exercerait un redoutable drainage des métaux précieux de l'Europe, et la distribution générale de la richesse s'en ressentirait inévitablement.

IV.

Peuple sans imagination et vieux dès son berceau, pour ainsi dire, les Chinois n'ont connu ni la grande poésie, ni la grande architecture. Le type de leurs édifices est la tente, et il préside à la maison, comme au palais et au temple. Ces édifices sont légers, coquets, riants : leurs toits, garnis de tuiles brillantes, leurs murs revêtus de porcelaine, leurs portiques diaprés de mille couleurs récréent l'œil et le flattent. Mais cette grâce est bizarre, et rien, dans cet art, qui rappelle la solidité ou la grandeur, la majesté ou la beauté sereine; rien d'analogue aux constructions cyclopéennes, aux temples de Karnak ou aux excavations d'Ellora, au Parthénon ou à la cathédrale. De même, on chercherait vainement dans la littérature chinoise quelques-uns de ces grands monuments poétiques, l'*Iliade*, les *Nibelungen*, nos épopées chevaleresques, qui se dressent au seuil des civilisations occidentales, ou même l'un de ces recueils de poésie nationale et légendaire, tels qu'en offre l'Espagne, tels qu'en eut la Grèce héroïque au temps des Aèdes, et l'ancienne Rome à l'époque de ses rois.

La littérature chinoise a débuté par le drame et la comédie, non le drame héroïque à la façon d'Eschyle, mais le drame « déclamatoire et larmoyant, sentimental et frondeur, » suivant le mot d'un savant critique, dont Lessing, Diderot et Mercier revendiquent la paternité; non la comédie large et philosophique de Molière, mais bien fine, railleuse et maniérée de Marivaux. M. Charles Magnin compare, il est vrai, un de ces drames chinois à l'une de ces légendes que nos aïeux mettaient en scène sous le nom de *Mystères* et de *Miracles*. Mais cet art fruste renfermait en germe le théâtre anglais et le théâtre espagnol du XVIe siècle; Ihroswitha, la nonne de Gandersheim, annonçait Caldéron et Shakspeare, tandis que le drame chinois, qui paraît être né vers l'an 581 ou l'an 720 de notre ère, était marqué à son origine du même cachet qu'aujourd'hui. Le véritable mérite de ce théâtre, c'est le jour qu'il projette sur la société chinoise, si pharisaïque et si profondément corrompue; il nous en apprend plus à cet égard que tous les livres ensemble, telle est

l'appréciation d'un sinologue qui a fait passer en français quelques pièces chinoises en entier ou par extraits. M. Bazin ajoute que les situations scabreuses ou franchement immorales abondent sur la scène chinoise, de même que les expressions obscènes, et, libre de tout dire, pourvu qu'il ne s'empare ni de l'empereur et de sa famille, ni des ministres, ni des « héros des vieux âges, » l'écrivain dramatique ne prend nul souci de dissimuler les travers ou d'amoindrir les vices de ses spectateurs. Tandis que nous nous sommes habitués à voir dans les jeunes Chinois des modèles d'application et de réserve, certaine comédie très-amusante nous montre au contraire des écoliers bien ignorants, bien présomptueux, bien orduriers de langage, si orduriers que le traducteur n'a pas osé reproduire ce que ces enfants de quinze ans se disaient entre eux.

Qu'on n'aille pas croire que l'écrivain dramatique, usant d'un procédé familier à son art, a exagéré les choses et grossi leurs proportions. Tous les visiteurs de la Chine ont peint sous de tristes couleurs les mœurs qui y règnent, et ils ont vu la prostitution s'y étaler sur une grande échelle. Chacun connaît ce qu'on appelle là-bas des *bateaux de fleurs*, qui supportent une espèce de maison en bois, et dont les bains de la Samaritaine à Paris peuvent donner une idée. Ils sont très-ornés de peintures et de dorures, et leur dénomination vient des fleurs qui s'y montrent presque toujours aux croisées et sur la terrasse. Des femmes publiques en font leur demeure : les unes savent jouer de quelque instrument de musique et chantent; les autres connaissent les dominos ou les échecs, et toutes fument de l'opium. Il est assez général, même parmi les gens mariés, honnêtes et sérieux, d'aller passer, en guise de partie de plaisir, la journée dans un bateau de fleurs, comme ils iraient aux champs ou bien au spectacle. Nous n'insisterons pas sur ces habitudes : il est trop facile de deviner quelles peuvent en être les conséquences morales et physiques. N'omettons pas néanmoins à ce propos un détail singulier et très-caractéristique : quand les navires de guerre anglais jetèrent l'ancre, en 1840, devant Canton, les mandarins leur dépêchèrent plusieurs bateaux chargés de femmes malades, dans le but de mettre hors de combat le plus grand nombre possible de soldats ennemis en les envoyant à l'hôpital !

Les Chinois ont transporté dans l'Etat le type de gouvernement qui régit la famille, et peut-être est-ce surtout à cette circonstance qu'ils doivent leur immobilité sociale. Enfants ils naissent, enfants ils meurent, et l'acte d'émancipation par excellence, le mariage, laisse en Chine la puissance paternelle intacte. L'abbé Grosier nous apprend que « les pères et les mères, à leur défaut les aïeuls,

« ou enfin les plus proches parents du côté paternel et ensuite ceux « du côté maternel, jouissent d'une autorité absolue pour régler « les mariages des enfants, » et rien n'est plus ordinaire « que de « voir les Chinois riches et d'un rang distingué arrêter les articles « d'un mariage longtemps avant que les parties soient en âge de le « contracter, souvent même en convenir avant que les futurs époux « soient nés. » Au surplus, le mariage ne constitue point, aux yeux du Chinois, cette affaire si sérieuse qu'elle est pour l'Européen. La femme reste au logis, et le mari va où bon lui semble. La loi lui permet d'avoir des concubines, et c'est une faculté dont les grands seigneurs et les gens riches usent largement. Il y a plus de rigidité dans les classes moyennes ; un mari, qui a des enfants, se déconsidère s'il agit de la sorte ; mais, qu'au bout d'une dizaine ou d'une douzaine d'années de mariage, sa femme l'ait laissé sans progéniture, personne ne sera scandalisé le moins du monde, s'il fait l'acquisition d'une *petite* ou *seconde* femme, même de deux ou trois. Le mot acquisition est tout à fait à sa place : les familles pauvres font, en effet, un véritable trafic de leurs filles. Celles-ci ne s'en trouvent pas malheureuses. Chez leurs pères, elles travaillaient beaucoup, vivaient mal et n'avaient point de parure ; dans la maison d'un seigneur, elles seront bien nourries, bien vêtues, bien logées ; elles n'en sont jamais renvoyées, à moins de commettre quelque délit ou quelque faute grave, telle, par exemple, que la révolte ouverte contre la femme légitime, à qui la loi assure le privilége de se faire obéir et respecter par les concubines, de même que la prérogative de recevoir les visites et de faire les honneurs du logis.

Si les Chinois sont très-économes et très-frugaux, ils ne sont pas moins rusés et fourbes. « Lorsqu'ils ont un but secret, dit « M. Fortune, toute la question pour eux est de savoir s'ils l'at« teindront par la vérité ou le mensonge. Ils prennent l'une ou « l'autre voie, suivant ce qui convient le mieux à leurs projets, « tout en conservant toutefois une certaine préférence pour la der« nière. » Un fond de cruauté réelle se cache sous leurs dehors débonnaires : ils l'ont souvent montré à la guerre, et chaque ligne, pour ainsi dire, de leur législation pénale trahit dans les châtiments une ingéniosité féroce. Leurs prisons sont des enfers terrestres, et un juge de notre bon vieux temps, qui ressusciterait et se transporterait en Chine, retrouverait dans les prétoires de Pékin, sauf la différence des formes, le barbare appareil justicier que, de son vivant, il avait vu fonctionner sous les voûtes de la Tournelle et des Châtelets. « Les horreurs d'une prison chinoise, écrit l'auteur « de *Douze ans en Chine*, sont telles que les criminels considèrent

« la mort comme un soulagement, et marchent au supplice avec « une indifférence apparente. » M. Scarth rapporte encore que des pirates ayant été pris et débarqués près de Chang-Haï, les autorités chinoises leur firent percer les mains avec des clous rivés, faute de chaînes pour les attacher les uns aux autres. M. W. Lockhart raconte, de son côté, à l'occasion d'une visite faite par lui comme chirurgien dans la prison de Chang-Haï, que les criminels, après avoir été battus, sont attachés sur une croix basse, les bras étendus et agenouillés sur une chaîne repliée; ils restent dans cette position, dont la torture est inconcevable, des heures et des jours entiers, parfois sous les rayons solaires. Si la mort ne vient point au secours de la victime, elle demeure estropiée ou paralysée pour le restant de ses jours.

Parlerons-nous maintenant des formes de la Thémis chinoise, des peines qu'elle prononce et des supplices qu'elle inflige? M. l'abbé Girard va nous introduire alors dans un des prétoires du Céleste-Empire, au milieu d'une foule très-avide des scènes cruelles qui ont l'habitude de s'y dérouler. Voilà le juge mandarin sur son estrade élevée, à laquelle douze marches de pierre conduisent, et sur ces marches, les officiers et les suppôts subalternes de la justice, parmi lesquels le bourreau, qui se fait aisément reconnaître par son chapeau en fil de fer et sa robe couleur de sang, par le grand sabre recourbé qu'il tient dans une main, tandis que de l'autre il s'appuie sur un rotin énorme. L'accusé est introduit et subit un rigoureux interrogatoire : que ses réponses ne paraissent pas satisfaisantes; qu'il tarde trop à faire les aveux désirés ou à dénoncer ses complices, il subit incontinent une rude bastonnade. Cette torture préjudicielle n'est pas d'ailleurs la seule que les accusés puissent subir : il y a encore les soufflets (*Py-Tchang-tsé*), qui leur sont appliqués avec une sorte de semelle de soulier formée de quatre lamelles de cuir cousues ensemble, et avec une telle violence qu'un seul coup suffit quelquefois pour priver le patient de toute connaissance; la question ordinaire et la question extraordinaire, l'une se donnant aux pieds ou aux mains, à l'aide de bois croisés ou de bâtonnets liés diagonalement avec des cordes, l'autre consistant en bandes de peau que l'on arrache du corps du criminel. Parmi les peines proprement dites, on remarque les coups de *pant-tsé*, ou bâton de bambou, la cage de suspension, la cangue, cet étrange collier dont la gravure et la plume ont assez fait connaître les dispositions pour qu'il soit inutile de les décrire encore ici; la strangulation, la décapitation, enfin la mort lente. Les Chinois considèrent la première comme moins infamante et comme moins cruelle que la seconde. Quant à la mort lente, elle est réservée au

crime de haute trahison ou de lèse-majesté, ou bien encore au parricide et à l'inceste : elle consiste, comme l'indique son nom, *Koua*, et les termes mêmes de la sentence qui la prononce, à dépecer le patient tout vivant « en dix mille morceaux. » Le lecteur nous saura gré de ne pas lui dépeindre en détail les horreurs d'un pareil supplice (1).

Cet Orient, dont Aristote, il y a plus de vingt siècles, opposait l'immobilité séculaire au génie actif et varié de la Grèce, et qui ne sortit un instant de sa torpeur, au moyen âge, que pour retomber dans une atonie plus lourde ; cet Orient est entamé de toutes parts, au Centre comme à l'Est, et sollicité de rentrer dans l'orbite de la civilisation occidentale. L'Angleterre domine sur l'Inde entière et sur quelques pays trans-gangétiques : elle y crée des routes et y creuse des canaux ; elle sillonne le sol de voies ferrées et de lignes télégraphiques ; elle développe l'instruction publique et prépare la ruine des superstitions. La Russie occupe le vaste bassin de l'Amoor, et, maîtresse de l'Ancien Turkestan chinois, elle confine au plateau de Pamir, et recherche une route commerciale sur la Chine, par la Mongolie. La France s'est installée en Cochinchine : qu'elle sache enfin embrasser les vrais principes de la politique coloniale, et elle ouvrira de ce côté à son commerce de fructueux débouchés, à ses capitaux de belles entreprises. On dira bientôt ici même comment le Japon s'est mis en marche ; comment il réforme sa législation pénale et sa législation criminelle ; comment il adopte la liberté des cultes et entre de plus en plus dans le mouvement industriel du vieux monde. La Chine, elle, continue de résister à la contagion des idées européennes ; mais elles l'ont déjà circonvenue et finiront bien par la pénétrer de part en part. C'est une nouvelle phase qui s'ouvre dans l'histoire de la civilisation générale et, comme toujours, le commerce aura eu l'honneur d'en avoir préparé les voies et fixé le caractère.

Ad. Frout de Fontpertuis.

LE REBOISEMENT ET LA TRUFFICULTURE

Le déboisement de la France est déjà ancien. Il n'a pas été possible de le prévenir malgré toutes les mesures législatives qui furent prises dans ce but. C'est à ce vandalisme qu'il faut attribuer les perversions que subit notre climat. Comment expliquer les

(1) *France et Chine* (Paris, 1870).

hivers rigoureux qui depuis plusieurs années déjà se manifestent dans le Midi? Comment expliquer cette longue sécheresse dont cette région se trouve affligée? Le déboisement est la cause de tous ces phénomènes. Donc, si l'on veut porter remède à cette situation qui s'aggrave tous les jours, il faut rétablir en partie les forêts qui couvraient jadis le midi de la France.

C'est là ce qu'a voulu faire la loi de 1860; mais les crédits qu'elle consacre à cet objet sont si minimes qu'il faudrait plusieurs siècles pour accomplir cette grande mesure réparatrice. Ce qui retarde son exécution, c'est la dépense assez élevée qu'elle exigerait; c'est surtout la lenteur avec laquelle le capital dépensé se recomposerait par les produits des plantations. Il faudrait peut-être plus d'un siècle pour y parvenir.

La loi de 1860 distingue deux sortes de reboisement; l'une, qu'elle considère comme d'utilité publique; l'autre, comme de simple utilité privée. Lorsqu'il y a utilité publique et que les terrains à replanter appartiennent à des communes, le Gouvernement fait l'avance des frais et il s'en rembourse sur les produits à venir. Or, combien faudra-t-il d'années avant qu'un bois taillis ait remboursé la dépense? Combien de temps s'il s'agit d'arbres de haute futaie? Ce sont ces circonstances défavorables qui empêchent le reboisement, surtout de la part des particuliers qui ne peuvent faire des avances à long terme, sans en toucher les revenus. Si l'on veut restaurer les montagnes dénudées, ainsi que toute la partie méridionale de la France aujourd'hui complètement stérile, il faut, ou bien dépenser des millions par centaines, ou bien trouver une combinaison avantageuse qui permette aux particuliers de l'exécuter à peu de frais et d'en retirer des produits presque immédiats.

Cette dernière combinaison se trouve longuement décrite dans un livre que vient de publier M. Jacques Valserres, et qui a pour titre : *Culture lucrative de la truffe par le reboisement* (1). Ce livre, tout à fait original, nous fait connaître les méthodes de plantations auxquelles les propriétaires de *garrigues* ont recours dans la Vaucluse. Elles consistent à semer des chênes truffiers et à les cultiver d'après certaines règles que M. Jacques Valserres expose. Avec cette méthode, le reboisement coûte fort peu, et, après huit à dix années, 1 hectare de plantations donne au moins, en truffes, 500 francs de produit net. Dans les circonstances les plus favorables, ce produit pourra même s'élever à 1,000 et jusqu'à 1,200 fr. Ces chiffres, relevés dans les divers centres de production, prou-

(1) Paris; Guillaumin, 1874, un vol. in-18.

vent que, pour toute la partie méridionale de la France, le reboisement s'opérerait à peu de frais. Il suffirait d'une prime de 50 francs donnée par chaque hectare reboisé.

Quelle est donc la dépense qu'exige la plantation d'un hectare de chênes truffiers? M. Jacques Valserres en fait connaître les détails, suivant les circonstances et les localités. A la porte de Carpentras, les semis de glands exécutés sur la mauvaise terre de Puits-du-Plant reviennent à 148 francs par hectare. Sur le mont Ventoux, la même étendue ne coûte que 50 francs. Sur la majeure partie des garrigues de Vaucluse, la moyenne ne dépasse pas 75 fr. Dans la Dordogue, lorsqu'on opère sur de vieilles vignes épuisées, et que les plantations ont lieu par les métayers, la dépense n'est que de 40 francs. Il est vrai que, pour hâter la croissance des chênes et devancer l'époque de la production, il convient de donner chaque année quelques façons; mais, lorsqu'on a soin de planter les chênes en lignes espacées de 6 à 8 mètres, et qu'entre ces lignes, on met trois ou quatre rangées de vigne, la récolte que donnent ces dernières rembourse rapidement le capital dépensé.

Est-il absolument indispensable, comme nous venons de le dire, que l'État donne des primes aux propriétaires qui voudraient exécuter des plantations de chênes truffiers? Nous ne le pensons point; car il y a pour eux une question d'intérêt particulier plus puissant que l'intérêt général. Si jusqu'ici ils sont restés dans l'inaction, c'est qu'ils ne connaissaient point les procédés mis en usage, avec un si grand succès dans le Comtat-Venaissin. Le livre de M. Jacques Valserres les mettra en lumière et permettra de les vulgariser. L'auteur considère la trufficulture moderne comme le plus puissant auxiliaire du reboisement. Il cite, à ce propos, le passage d'un brochure écrite par M. Bedel, conservateur des forêts à Aix, et qui est conçu en ces termes: « Écoutez! s'écrie cet habile forestier, ceci n'est point un paradoxe, mais bien une belle et bonne vérité. La truffe fera peut-être, pour la restauration de nos montagnes de Vaucluse, plus que la crainte des inondations, plus que les règlements d'administration publique, plus que la loi de 1860! » M. Jacques Valserres ajoute: « M. Bedel a mille fois raison, et nous partageons ses espérances. Les propriétaires de Vaucluse, dès qu'ils ont vu le parti qu'on pouvait tirer de leurs garrigues au moyen de chênes truffiers, n'ont point attendu la loi du 8 juillet 1860, sur le reboisement, pour se mettre à l'œuvre. L'intérêt particulier est un mobile autrement puissant que tous les actes législatifs. Depuis 1856, époque où le préfet de Vaucluse signala aux communes les avantages de la trufficulture, dans l'espace de dix ans, on a planté 3,567 hectares de chênes et d'yeuses.

Il suffit de faire connaître ces chiffres, ainsi que la somme de production donnée par ces semis, pour inspirer une noble émulation à tous les propriétaires du Midi et les déterminer à entreprendre sans retard le reboisement de leurs mauvaises terres.

« Cette opération doit surtout leur être favorable, parce qu'elle ravivera des sources depuis longtemps taries, et rendra le régime des rivières plus régulier. Elle mettra ainsi à la disposition de l'agriculture, pour les arrosages, un volume d'eau bien plus considérable que celui disponible aujourd'hui. »

Plus loin, M. Jacques Valserres revient sur les rapports qui existent entre la trufficulture et le reboisement, et cite l'opinion de quelques hommes spéciaux qui ont surtout traité cette question au point de vue de la mise en valeur des terres incultes : « Le 29 janvier 1866, dit-il, en descendant du mont Ventoux, M. Bedel traversait des terres de la dernière classe, que l'homme arrose péniblement de ses sueurs, et qui donnent de très-faibles produits : « Pourquoi, disait le savant inspecteur, ne couvrirait-on pas de chênes toutes les terres ingrates? Après quinze ans, elles passeraient à la première classe, et fourniraient un revenu au moins égal à celui que donnent les meilleures terres du nord de la France. N'est-ce pas là une chose admirable pour le Midi que de pouvoir, à peu de frais et en peu de temps, espérer une pareille transformation ! »

M. Bonnet, président du Comice agricole d'Apt, un des pères de la trufficulture moderne, est presque aussi explicite que M. Bedel : « Dans l'intérêt des départements méridionaux, dit-il, on ne saurait donner trop de publicité aux moyens d'utiliser et de rendre productifs les coteaux incultes et en pente, sur lesquels la terre végétale, déjà peu profonde, tend à s'amoindrir par l'effet des eaux pluviales. Les produits donnés par les truffes dédommageront bientôt, et amplement, de leurs peines et de leurs dépenses les propriétaires qui feront des semis de chênes. »

Un trufficulteur des Basses-Alpes, M. Ravel, juge la question comme M. Bonnet. A la suite de considérations auxquelles il se livre sur les plantations de chênes et sur les profits qu'elles doivent donner, il arrive à la question qui nous préoccupe, et s'exprime en ces termes : « Ce serait bien là, dit-il, la méthode que devraient adopter les propriétaires qui veulent reboiser leurs domaines. En effet, ce qui arrête le reboisement de nos montagnes, c'est que le propriétaire aisé ne veut ou ne peut faire le sacrifice des revenus annuels de sa terre pour attendre la croissance d'un bois qui ne profitera qu'à ses descendants. Mais, s'il plantait des chênes truffiers suivant la méthode que je viens d'indiquer, il aurait, en quelques

années, un revenu annuel en truffes qui serait quelquefois égal à la valeur totale du sol, et il retrouverait toujours plus tard, lui ou ses enfants, les bois, qui auraient pris d'autant plus de valeur qu'ils auraient eu plus de moyens de développement. »

Le président du comice agricole de Carpentras, M. Loubet, s'exprime plus catégoriquement encore. Résumant l'ensemble des cultures de M. Rousseau (Puits-de-Plant), il en fait ressortir le mérite au point de vue de l'intérêt particulier, et propose les truffières artificielles comme un moyen non-seulement économique, mais *lucratif*, d'opérer le reboisement de la région méridionale. « On ne saurait donc, s'écrie-t-il, mettre trop d'empressement à propager cette utile découverte, et multiplier le chêne truffier partout où le sol et le climat pourront le permettre. Ce serait, selon nous, le meilleur moyen de faire avancer cette grande question, si souvent agitée, et non encore résolue, du reboisement des montagnes. Ce qui a fait jusqu'ici reculer les propriétaires, c'est la perspective des avances considérables que nécessiterait le reboisement, jointe à l'incertitude des bénéfices futurs. Les plantations de chênes truffiers feraient disparaître ce premier obstacle, puisqu'elles assureraient aux propriétaires, dans un assez court délai, des revenus bien supérieurs à l'intérêt du capital consacré à l'opération. »

Après toutes ces autorités, M. Jacques Valserres cite un dernier témoignage qui doit être d'un grand poids dans la question. C'est celui d'un congrès forestier tenu à Carpentras en 1862. Ce congrès comprenait les agents des Bouches-du-Rhône, de Vaucluse, du Gard, de la Drôme et de l'Ardèche. Tous ces départements produisent de la truffe. Après avoir visité les plantations de M. Rousseau et y avoir discuté très-longuement, la réunion déclara que le chêne truffier était appelé à jouer un très-grand rôle dans le reboisement. Cette décision, prise par des hommes compétents, est la meilleure sanction que l'on puisse donner aux extraits que nous venons de reproduire.

Ces citations, et d'autres encore que nous pourrions invoquer, montrent les relations intimes qui existent entre le reboisement et la trufficulture. Il faut savoir gré à M. Jacques Valserres d'avoir su les grouper entre elles, afin d'en faire mieux ressortir l'importance. Il est bien évident aujourd'hui que, avec une prime de 50 fr. par hectare, on déterminerait les propriétaires de terres incultes, dans le Midi, à les couvrir de plantations de chênes truffiers. Or, comme chaque année, le Trésor consacre 1 million au reboisement. Avec cette faible somme employée aux primes, on pourrait, chaque année, planter 20,000 hectares, tandis que, avec le système actuel, c'est à peine si on en reboise 2 ou 3,000.

M. Jacques Valserres rapporte encore, dans son livre, que, sur le mont Ventoux, les agents forestiers, au lieu de semer du chêne, ont voulu semer des essences résineuses, et que ces semis n'ont point réussi. Pourquoi vouloir couvrir le sol d'arbres qui, avant un siècle, ne donneraient aucun produit, tandis que, en plantant du chêne, après dix années, on atteindra un revenu de 500 francs par hectare? Il n'est point nécessaire que les agents forestiers fassent de l'art pour l'art. Dans l'intérêt général, il suffit que l'on couvre le sol dénudé d'essences qui le mettent à l'abri des inondations, et l'empêchent d'être brûlé par le soleil. Si le chêne truffier remplit ce double but, pourquoi, dès lors, ne point leur donner la préférence? En plantant de chênes truffiers toutes les *garrigues* communales de Vaucluse, on créera, à bref délai, des ressources aux communes, tandis que, en les couvrant de bois résineux, avant un siècle, elles n'auront pas le moindre revenu. Si au contraire, l'opération est faite par le gouvernement, elles se trouveront dépossédées de leurs garrigues, pendant un temps indéterminé, jusqu'à ce qu'elles aient pu rembourser le Trésor. Il est donc très-important que le ministre des finances et le directeur général des forêts ne laissent point leurs agents s'engager dans une voie qui retarderait indéfiniment le reboisement des terres incultes dans le Midi, lorsque le système adopté par les particuliers lui serait éminemment favorable.

JOSEPH CLÉMENT.

BULLETIN

BUDGET DE 1876; EXPOSÉ DES MOTIFS

Pour le projet de loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1876,

Présenté par M. le maréchal DE MAC MAHON, DUC DE MAGENTA, président de la République française, et par M. LÉON SAY, ministre des Finances.

Messieurs, le Budget de 1876, tel qu'il résulte du projet de loi qui vous est soumis, pourvoit largement à toutes les dépenses et consacre une somme considérable à la diminution de la dette publique.

Les évaluations de recettes sont modérées; elles donneront sûrement des plus-values et n'amèneront pas de mécompte. Les crédits ouverts aux dépenses sont suffisants.

Ces crédits s'élèvent à la somme de............		2.569.296.715 fr.
Soit pour la dette publique et les dotations..................	1.182.312.281 fr.	
Pour les services généraux des Ministères.................	1.120.799.171	
Et pour les frais de régie des impôts, les remboursements et restitutions	266.185.263	
Total égal.............	2.569.296.715 fr.	
Les recettes étant de.........................		2.573.342.877
Il en résulte un excédant de recettes de.........		4.046.162

La comparaison des éléments du Budget de 1876 avec celui de 1875 fait ressortir, ainsi qu'on en donnera le détail ci-après, une diminution de 40.887.193 sur la dette publique et les dotations ; une augmentation de 26.257.640 sur les services généraux des Ministères ; une diminution de 861.486 sur les frais de régie et les remboursements ; enfin une diminution de 15.557.747 sur l'ensemble des recettes.

Le Budget n'atteint pourtant pas encore le but que nous poursuivons ; il ne constitue pas ce que l'on pourrait appeler le Budget normal de la France. Il y conduit cependant et, en marquant la voie, il indique à vos successeurs le moyen d'achever l'œuvre de liquidation que vous avez menée si loin, à l'honneur du pays et de cette Assemblée.

Il reste à résoudre, en effet, deux graves questions : la première est la réforme de ceux des impôts nouveaux qui font obstacle au développement de la richesse publique ; la seconde est l'organisation d'un amortissement qui, régulièrement doté, puisse dégrever l'avenir d'une partie des charges dont un passé récent est responsable, et dont le présent doit supporter le poids le plus fort.

Sur la première question, il nous a semblé que le moment n'était pas favorable pour entreprendre une réforme des impôts. Les études qui ont été commencées par vos Commissions et par l'Administration, sur la révision des évaluations cadastrales et sur la péréquation de l'impôt foncier, ne sont pas assez avancées pour qu'on puisse entamer dans cette session une discussion utile.

Il en est de même en ce qui touche le remplacement de quelques impôts qui grèvent l'industrie par d'autres impôts de consommation qui seraient plus équitablement répartis. L'effet des impôts nouveaux n'est pas encore suffisamment connu ; il faut attendre avant de prendre un parti.

Vous ne trouverez donc dans le Budget actuel aucune proposition nouvelle. On a compté seulement, et pour une somme fort atténuée, le produit des mesures soumises à l'examen de la Commission du Budget

de 1875, et dont le Budget de 1876 profitera pour 62 millions de francs.

La constitution d'un fonds d'amortissement inscrit définitivement au Budget général de l'État, est la seconde question que nous avons signalée plus haut. Nous avons pensé que le meilleur moyen de trouver une solution définitive était de ne pas se hâter d'éprouver le système actuel de nos impositions, et de traiter à part l'équilibre proprement dit du Budget et l'amortissement de la dette.

L'équilibre du Budget est assuré en ce sens que les dépenses des différents services sont couvertes par le produit des impôts.

La diminution de la dette est assurée par l'emploi, dans une mesure très-considérable, des revenus ordinaires aux remboursements à faire à la Banque de France. Il nous reste à rechercher si nous pourrons employer, dans l'avenir, des ressources ordinaires nouvelles à une atténuation plus grande de la Dette. C'est une étude que le nouveau traité passé avec la Banque de France, et dont le texte est annexé, nous permettra de faire avec maturité.

On a, depuis quelques années, créé les ressources avec une grande hâte, parce qu'on était pressé par les exigences du moment; il est prudent de se demander ce que ces ressources deviennent avec le temps, et de s'assurer par l'expérience si elles s'accroissent par une plus-value naturelle. On perd quelquefois des bénéfices importants dans l'avenir, quand on veut forcer les produits dans le présent.

En posant la question des impôts nouveaux, non plus en face de l'équilibre du Budget, mais en face des besoins de l'amortissement, on conserve une liberté d'appréciation qui permet d'arriver à des résultats meilleurs au point de vue de la richesse publique qui est la vraie force des budgets.

Il ne vous échappera pas, d'ailleurs, qu'il est fort avantageux de conserver le fonds d'amortissement qui était attaché aux obligations de l'Emprunt Morgan, et d'opérer la conversion de ce fonds sans augmenter la quantité des rentes perpétuelles inscrites au Grand-Livre.

La loi de finances comporte plusieurs dispositions nouvelles :

La première a trait au tarif des imprimés, échantillons et papiers d'affaires transportés par la poste. La question a été posée devant l'Assemblée en 1873, et elle n'a pu être complètement résolue par les articles 7 et 8 de loi du 29 décembre 1873. La constitution de l'union postale de Berne met fin à toute hésitation. Il y a lieu de mettre notre tarif intérieur, en ce qui concerne ces articles spéciaux, sur le même pied que le tarif international. C'est l'objet des articles 4, 5 et 6. La perte qui en résultera pour le Trésor n'est pas considérable, puisque les intéressés s'adressaient aux offices étrangers qui n'étaient pas tenus de compter avec nous. Cette perte éventuelle a, d'ailleurs, été chiffrée avec une grande exactitude.

L'article 9 de la loi de finances du 29 décembre 1873, qui créait un

supplément de droit de 10 francs destiné à former un fonds commun pour les Bibliothèques des Facultés, portait, en outre, que ce nouveau droit serait perçu chaque année, à partir du 1er janvier 1874, sur chaque première inscription dans toutes les Facultés de l'État.

Cette dernière disposition ayant donné lieu à des interprétations diverses et soulevé des difficultés d'exécution, le Ministère de l'Instruction publique, d'accord avec la Commission du Budget de 1875, propose de décider, par l'article 7, que le droit de 10 francs sera perçu, chaque année, par quart, en même temps que le prix de chaque inscription scolaire.

Enfin, nous vous demandons, par l'article 24, d'approuver un nouveau traité passé avec la Banque de France, traité qui n'apporte d'ailleurs que peu de changements aux arrangements antérieurs.

Il permet de reculer d'une année le remboursement de 90 millions de francs qui, en vertu du traité primitif, auraient dû être payés en 1876, et règle la libération définitive de l'État, sans sortir des limites précédemment fixées. Il ne serait pas prudent de faire profiter le Budget de 1876 de la totalité des 60 millions dont on peut retarder le paiement, car une clause spéciale de la Convention oblige le Trésor à avancer d'une année le premier remboursement à faire sur l'avance de 80 millions; ce premier remboursement tombe en 1877. Si l'on réduisait à 110 millions, comme la Convention le permet, le remboursement à faire en 1876 à la Banque de France, on arriverait à charger, dans une proportion regrettable, l'exercice 1877, qui doit faire face, non-seulement au remboursement de tout ce qui n'aura pas été payé en 1876, sur l'avance des 1,470 millions (1), mais encore à celui de 50 millions sur l'avance des 80 millions. En conséquence, le crédit de remboursement à la Banque de France a été porté à 150 millions.

Par suite des dispositions nouvelles de la Convention dont le texte est reproduit plus loin, la dette de l'État envers la Banque de France sera réduite à 300.000.000 de francs à la fin de l'année 1877 au plus tard, et les derniers 300 millions devront être remboursés, à raison de 150 millions de francs, dans chacune des années 1878 et 1879.

On peut, dès lors, préciser avec certitude le moment où il sera possible d'abolir, sans inconvénients, le cours forcé des billets de la Banque de France. Aux termes de l'article 25 du Projet de Loi, cette abolition aurait lieu dès que la dette de l'État envers la Banque de France aura été réduite à 300 millions de francs, c'est-à-dire à la fin de l'année 1877.

---

(1) Le montant des avances de la Banque au Trésor pouvait s'élever, d'après le Traité du 3 juillet 1871, à. 1.530.000.000

Y compris la somme de. 60.000.000

déjà prêtée en vertu de la convention du 10 juin 1857.

1.470.0000.00

En décrétant ainsi, deux ans à l'avance, l'abolition du cours forcé, on ne fait que suivre l'exemple donné, à près de cinquante ans de distance, par l'Angleterre en 1817 et par les États-Unis en 1875. L'Angleterre a été fidèle à la déclaration faite ainsi à l'avance par la loi; nous pensons qu'il en sera de même pour les États-Unis. Il est certain qu'on aurait pu, dans ces deux pays, attendre que l'échéance prévue fût arrivée pour prendre une détermination qui aurait été suivie d'une exécution immédiate; on pourrait également attendre en France. La raison qu'on aurait pu avoir et que nous pourrions avoir nous-mêmes de ne rien préjuger, c'est que les questions de circulation et de monnaie sont toujours dominées par des faits difficiles à apprécier à deux ans d'intervalle. Mais il est incontestable qu'il faut, tant au point de vue administratif qu'au point de vue commercial et financier, un temps assez long pour pouvoir passer de la circulation de papier à la circulation métallique, et qu'on doit déterminer un jour ou l'autre, soit par des lois, soit par des actes, le moment où commence cette période de préparation.

Décider deux années à l'avance la reprise des paiements en espèces, c'est déterminer pour deux années, le principe supérieur de la politique financière qu'on entend suivre. On proclame par là qu'on fera tout ce qui est nécessaire à la reprise des payements en espèces et qu'on ne fera rien de ce qui y est contraire. Faire le nécessaire, c'est réduire la dette de l'État envers la Banque de France; ne rien faire de contraire, c'est rononcer à l'augmenter. Il est malheureusement trop vrai que, sous le régime du cours forcé, le taux de l'escompte d'une Banque dont le papier est inconvertible en espèces, est quelquefois déterminé par des considérations étrangères à la situation des affaires intérieures ou internationales. Comme le danger du cours forcé est d'offrir aux affaires des facilités dangereuses, on est exposé à maintenir un taux d'escompte trop haut pour ne pas déprécier l'agent de la circulation; d'autres fois au contraire on l'abaisse outre mesure en cédant à des pressions extérieures. Il faut avoir proclamé qu'on veut sortir du cours forcé pour avoir le droit et le pouvoir d'agir comme s'il n'existait pas. Agir comme s'il n'existait pas, telle doit être notre règle de conduite. Nous en donner le droit, tel est l'objet de l'article 25.

II. — DÉPENSES.

Les développements imprimés en tête de chaque Budget ministériel font connaître les modifications soumises à la sanction de l'Assemblée nationale. On en fera ci-après une rapide analyse.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE.

Crédits demandés pour 1876	33.690.890 fr.
Crédits alloués en 1875	33.807.473
Différence en moins	116.583 fr.

qui porte pour 100,000 fr. sur les frais de reconstitution des actes de l'état civil, et pour 15,000 fr. sur les dépenses du personnel de ce Ministère délégué à Versailles. Quelques autres diminutions obtenues sur divers chapitres permettent d'améliorer le traitement de 23 greffiers en chef.

En ce qui concerne le Budget annexe de la Légion d'Honneur, on constate une diminution de 100,000 francs dans la dépense relative au traitement des membres de l'ordre, ce qui réduit d'une somme égale la subvention annuelle du Trésor.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Crédits demandés pour 1876.	11,255.500 fr.

Comme en 1875.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

Crédits demandés pour 1876.	86.108.861 fr.
Crédits alloués en 1875.	82.880.735
Augmentation.	3 228.126 fr.

Le crédit des frais d'administration des préfectures et sous-préfectures a été reconnu insuffisant par plusieurs commissions du Budget : on propose de l'augmenter de 396.000 francs.

L'administration télégraphique réclame 655.000 francs, tant pour la création de nouveaux bureaux que pour l'amélioration du service.

L'augmentation des dépenses des établissements pénitentiaires est de 1.739.000 francs, ce qui portera le crédit total à 24.320.500 francs. Cette augmentation se justifie par l'accroissement du nombre des détenus, l'élévation des prix de journée et l'entretien des bâtiments. On doit rappeler que, pour 1874, un crédit supplémentaire de 3.166.000 francs avait été accordé par la loi du 17 mars 1875 ; le crédit total de cet exercice aura donc atteint le chiffre de 24.746.500 francs (y compris les dépenses des prisons de l'Algérie, rattachées depuis un an au Budget de l'Intérieur).

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL CIVIL DE L'ALGÉRIE.

Crédits proposés pour 1876.	26.931.531 fr.
Crédits alloués en 1875.	23 095.314
Augmentation	3.836.217 fr.

Cette somme se répartit entre presque tous les chapitres de ce Budget. La plus considérable concerne la garantie d'intérêts dus à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour les chemins de fer algériens (2.400.000 fr.). — Il y a lieu de remarquer, en outre, une aug-

mentation de 500.000 francs pour le service de la colonisation, et 465.625 francs pour les travaux publics nécessités par l'extension du territoire civil.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Dette publique et dotations.

Crédits demandés pour 1876.	1.182.312.281 fr.
Crédits alloués en 1875.	1.223.199.474
Diminution	40.887.193 fr.

Le crédit destiné aux intérêts et à l'amortissement des emprunts faits à la Banque et qui avait été prévu au budget de 1875 pour 207.700.000 fr. se trouve réduit à 156.953.749 fr. par suite d'un nouveau traité; soit une diminution de 50.746.251 fr.

Par contre, on a dû inscrire au budget une annuité nouvelle de 4.290.000 fr. destinée à rembourser aux départements et aux communes les avances que la loi du 4 août 1874 les a autorisés à faire pour le casernement.

Les annuités correspondant aux nouvelles lignes de chemins de fer terminées ont été, conformément au vœu de la Commission du budget, transportées du Budget des Travaux publics à celui des Finances; elles s'élèvent à 1.588.796 fr.

Enfin, la subvention à la caisse des Invalides de la Marine a dû être augmentée de 2.000.000 fr. pour faire face à l'accroissement du nombre des pensions et à l'insuffisance des ressources de cette caisse.

Service général.

Crédits demandés pour 1876	20.158.150 fr.
Crédits alloués en 1875.	19.956.950
Augmentation	201.200 fr.

Cette augmentation concerne principalement le service de la Direction de la Dette inscrite dont les derniers emprunts ont considérablement accru les travaux (56.200 fr.), le service des monnaies et médailles (45.000 fr.) qui doit faire face à une plus grande émission de monnaies de bronze, et la régularisation des salaires des agents du service intérieur (30,000 fr.).

Frais de régie.

Crédits demandés pour 1876.	248.403.263 fr.
Crédits alloués en 1875	247.902.849
Augmentation	500.414 fr.

Il est intéressant de faire connaître la proportion des frais de perception. Si l'on déduit les dépenses d'exploitation (achats de matières, sub-

vention postale : 105.382.487 fr.), les frais de régie proprement dits ne figurent au budget de 1876 que pour une somme de 143.020.776 fr. et les évaluations d'impôts de toute nature s'élèvent à 2.410.200.354 fr. ; soit une proportion de 5.93 p. 100.

En 1869, les frais de perception étaient de 114.377.822 fr. pour le recouvrement de 1.636.793.637 fr. ; ou 6.98 p. 100.

Une somme de 313.000 fr. sera consacrée, en 1876, à l'amélioration du sort des agens chargés de l'assiette des contributions directes. Cette mesure était réclamée depuis longtemps dans l'intérêt du recrutement de cette administration.

De nouveaux emplois de vérificateurs devront être créés dans l'administration des Contributions indirectes.

Diverses améliorations apportées au service des Postes (Personnel et Matériel) augmentent les crédits de cette administration d'une somme de 578.892 fr., atténuée jusqu'à concurrence de 463.493 fr. par la réduction du chiffre de la subvention payée à la Compagnie concessionnaire du service postal de l'Indo-Chine.

D'nn autre côté, le nouveau tarif appliqué aux remises des percepteurs permettra de réaliser une économie de 547.600 fr. sur les crédits de 1875.

Remboursements et restitutions.

Crédits demandés pour 1876	17.782.000 fr.
Crédits alloués en 1875.	19.143.900
Diminution.	1.361.900 fr.

qui s'explique par la suppression des comptes.

(Loi du 15 février 1875.)

MINISTÈRE DE LA GUERRE.

Crédits demandés pour 1876.	500.037.115 fr.
Crédits alloués en 1875	493.776.321
Augmentation	6.260.794 fr.

Le Budget de la Guerre est à peu de chose près la répétition du budget précédent.

Les questions relatives à l'application des mesures votées par l'Assemblée nationale donneront lieu à un examen ultérieur et ne pourront augmenter les dépenses que dans des délais éloignés.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.

Crédits proposés pour 1876	165.893.496 fr.
Crédits alloués en 1875.	158.904.465
Augmentation.	6.989.031 fr.

dont les principales causes sont l'accroissement des effectifs, la rectifi-

cation du prix des rations, l'embarquement d'un plus grand nombre d'officiers et marins.

Les chapitres des constructions navales, de l'artillerie et des travaux hydrauliques ont pu être augmentés d'une somme de 4.068.000 fr. Depuis plusieurs années, les crédits complémentaires de ces chapitres étaient imputés soit sur les ressources provenant de l'emprunt, soit sur celles du compte de liquidation.

MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE, DES CULTES ET DES BEAUX-ARTS.

Crédits demandés pour 1876	97.189.390 fr.
Crédits alloués en 1875	96.852.514
Augmentation	336.876 fr.

Cette augmentation se répartit ainsi qu'il suit entre les 3 sections:

Instruction publique	213.826 fr.
Beaux-Arts	66.000
Cultes	57.050

Elévation des frais de tournées des Inspecteurs d'Académie (10,000 fr.). — Création de cours dans 9 facultés de droits (27,000 fr.) et d'une chaire de chimie organique à la Faculté des sciences de Paris (17,000 fr). — Augmentation des dépenses de la bibliothèque Nationale (12,000 fr.).— Indemnités aux agrégés et professeurs des lycées et colléges communaux (12,000 fr.). — Compléments à certains taux des pensions de retraite des instituteurs et institutrices (159,000 fr.). Telles sont les principales modifications apportées au Budget de l'instruction publique.

L'augmentation de 66,000 francs qui figure au Budget des Beaux-Arts est une dépense d'ordre. On a pensé qu'il était plus conforme à nos principes de comptabilité financière d'inscrire en dépenses certains frais qui étaient prélevés sur les recettes brutes de l'exposition des œuvres des artistes vivants.

Au Budget des Cultes une augmentation de 57,050 francs permet de créer de nouveaux titres de desservants et vicaires, de nouvelles places de pasteurs, et 3 rabbinats en Algérie.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

Crédits proposés pour 1876	18.404.100 fr.
Crédits alloués en 1875	17.063.040
Augmentation	1.341.060 fr.

Sur cette somme, 625,900 francs sont destinés à assurer l'exécution de la loi du 29 mai 1874 sur les Haras.

Une allocation de 110,000 francs est nécessaire pour organiser le service d'inspection du travail des enfants dans les manufactures (Loi du 19 mai 1874).

450,000 francs sont réclamés pour la reconstruction de l'établissement thermal de Bourbonne, et l'agrandissement du Lazaret de Trompeloup (Gironde).

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Crédits proposés pour 1876	161.130.138 fr.
Crédits alloués en 1875	156.949.219
Augmentation	4.180.919 fr.

Sauf quelques exceptions de peu d'importance, la plupart des augmentations demandées par ce département ont pour objet l'exécution d'engagements contractés par l'État.

Annuités aux compagnies concessionnaires des chemins de fer	1.816.874 fr.
Amélioration des rivières, canaux de uavigation, achèments des ports maritimes et travaux d'amélioration agricole	1.965.000

III. RECETTES.

Les contributions directes figurent au budget de 1876 pour	384.339.700 fr.

Soit 1.618.500 fr. de plus qu'en 1875.

Cette augmentation résulte principalement de l'imposition des nouvelles constructions. En matière de contributions directes, les évaluations sont particulièrement modérées, aussi avons-nous à en constater une plus-value de 5.319.068 fr. sur l'exercice 1874 qui s'est élevé en fin de compte à 380.372.368 fr.

Les taxes spéciales assimilées aux contributions directes, calculées pour la plupart d'après le montant des rôles de 1871, dépassent de 2.115.506 les prévisions de 1875; elles paraissent devoir produire en 1876	23.069.000
Produit des Domaines	13.330.315
Produits des Forêts, comme en 1875	38.064.680

Impôts et revenus indirects.

Les recouvrements effectués en 1874 ont généralement servi de base aux évaluations de 1876. On a dû cependant tenir compte de certaines circonstances de nature à influer sur le rendement de l'impôt. Aussi, l'augmentation des droits fixes des actes extrajudiciaires, du timbre, des effets de commerce, la taxe sur les

viandes salées, la réduction de la tolérance accordée aux bouilleurs de cru et l'impôt sur la petite vitesse (Lois des 19 février et 21 mars 1874), n'ont pu avoir leur effet qu'à partir des mois de mars et d'avril, c'était donc une perte de deux et trois mois pour les recettes de 1874, soit une somme de 8,836.000 fr. qu'il y a lieu de rétablir dans les évaluations de 1876.

Le retour de l'année bissextile doit procurer au Trésor un supplément de recette de 4.952.000 fr. Cette somme représente un 28e jour du mois de février.

Le budget de 1874 n'ayant profité que pendant six mois du décime établi sur les droits de succession par la loi de 30 décembre 1873, une somme de 2.607.000 fr. a été ajoutée de ce chef aux évaluations des produits de l'*enregistrement*, qui figurent pour.................. 435.053.000
et sont inférieurs de 588.000 fr. aux prévisions de 1875.

Les droits de *timbres* évalués...................... 154.984.000
présentent également, sur les prévisions de 1875, une diminution de 245.000 fr.

Les *sucres* de toute origine n'ont procuré au Trésor en 1874 qu'une somme de............. 151.329.000 fr.

On a cru devoir ajouter à cette somme les produits des acquittements anticipés pendant les derniers mois de 1873 en prévision de la loi du 30 décembre 1873, soit.................	6.243.000
Effets de la bissextilité.............	419.000
Ce total de.........	157.991.000
Comparé aux évaluations de 1875.	176.970.000
Fait ressortir une diminution de.	18.979.000 fr.

On pense que la loi relative au mode de perception de l'impôt du sucre dans les raffineries et qui sera prochainement soumise aux délibérations de l'Assemblée nationale, aura pour effet de relever insensiblement ce produit.

Les bases de 1874 appliquées aux évaluations des droits des *douanes* à recouvrer en 1876, donnent le chiffre de. 229.027.000
soit une moins-value de 32.986.000 fr. sur les prévisions de 1875. Outre la perte de 24,488,000 fr. qui frappe les sucres étrangers et coloniaux on constate une diminution de 9.315.000 sur les marchandises diverses, notamment sur le café. Les résultats du 1er trimestre de

l'année courante signalent une notable reprise qu'il était prudent de ne pas escompter.

Les *contributions indirectes* sont évaluées à......... 982.758.000

et font ressortir, comparativement à 1875, une plus-value de 19.334.000 fr.

En dehors des causes indiquées ci-dessus, il faut noter l'accroissement des recettes qui doit résulter des lois votées en 1875, sur le régime des entrepôts de Paris, sur les manquants chez les marchands en gros, les intérêts de retard des obligations cautionnées et le produit de la dynamite (6.600.000 fr.).

Le produit des *postes* qui aurait dû s'élever à 113.176.000 fr., d'après les recouvrements de 1874, ne figure dans les evaluations de 1876 que pour......... 110.176.000

On estime que l'adhésion au congrès international de Berne fera perdre au Trésor, toute compensation faite, une somme de 3.000.000 fr. Il a paru nécessaire de modifier en conséquence les évaluations.

L'impòt de 3 0/0 sur le revenu des valeurs mobilières est en progrès constant. Evalué à l'origine 24.000.000 fr. il a produit 31.760.000 fr. en 1873 et 34.174.000 fr. en 1874, c'est la somme que l'on propose de porter au budget de 1876, ci................................ 34.174.000

Soit une plus-value de 2.414.000 fr. comparativement aux prévisions de 1875.

Les produits suivants présentent des modifications peu importantes dont les causes sont développées dans le volume du projet de budget.

Télégraphie privée................................	16.580.000
Produits universitaires	4.352.347
Revenus de l'Algérie................................	23.708.100
Revenus et autres produits affectés au service des pensions civiles......................................	17.623.000
Produits divers du budget...........................	49.403.735

Enfin, ainsi que nous l'avons dit au début de cet exposé, le Budget de 1876 doit profiter de 62 millions de nouvelles mesures financières; celles déjà votées s'élevant à 8.800,000 fr., on n'inscrit ci-contre que... 53.200.000

L'Assemblée remarquera que, grâce au nouveau traité avec la Banque, l'équilibre du Budget de 1876 est obtenu sans autre ressource extraordinaire que le verement de la Société générale Algérienne destiné aux

travaux publics de l'Algérie, ci	3.500.000
Total général des recettes	2.571.342.877 fr.
Les évaluations du Budget de 1875 étaient de	2.588.900.624
Différence en moins	15.557.747 fr.
Quant aux dépenses de 1876, ci	2.569.296.715
Comparées aux crédits alloués en 1875	2.584.787.754

(y compris 334,923 fr. votés postérieurement à la loi de Finances du 5 août 1874, Marine et Instruction publique).

Elles présentent une différence en moins de........ 15.491.039 fr.

(Suivent le texte du projet de loi et les états annexés, savoir) :

Budget général des dépenses.

Tableau des contributions directes à imposer en principal et centimes additionnels.

Fixation du contingent de chaque département, en principal, dans les contributions foncière, personnelle et mobilière et des portes et des fenêtres. (État de répartement.)

Tableau des droits, produits et revenus dont la perception est autorisée.

Budget général des voies et moyens.

Tableau des dépenses sur ressources spéciales et des recettes corrélatives.

Services spéciaux rattachés pour ordre au budget.

Nous ne reproduisons que le tableau de la dette publique et les chiffres de dotation qui se trouvent en tête du Budget général des dépenses.

DETTE PUBLIQUE ET DOTATIONS EN FRANCE, EN 1876.

DETTE CONSOLIDÉE.

Rentes 5 p. 0/0	346.001.605 fr.
Rentes 4 1/2 p. 0/0	37.450.476
Rentes 4 p. 0/0	446.096
Rentes 3 p. 0/0	364.100.689
Total de la dette consolidée	747.998.866 fr.

CAPITAUX REMBOURSABLES A DIVERS TITRES.

Annuités diverses	4.397.511 fr.
Annuités à la Société générale algérienne	4.850.000

Intérêts et amortissement des obligations trentenaires.	2.210.000
Annuités (Conversion de l'emprunt Morgan).........	17.300.000
Intérêts et amortissement des emprunts faits à la Banque..................................	156.900.000
Annuités à la compagnie des chemins de fer de l'Est	20.500.000
Annuités aux départements, aux villes et aux communes pour remboursement d'une partie des contributions extraordinaires et réparations de dommages résultant de la guerre........................	17.421.250
Annuité pour réparation des dommages causés par le génie militaire............................	1.889.000
Annuité de remboursement aux communes et aux départements des avances faites pour le casernement.	4.343.749
Intérêts de capitaux de cautionnement............	8.700.000
Intérêts de la dette flottante du Trésor..............	28.000.000
Rachat des péages du Sund et des Belts (Convention du 28 septembre 1857)........................	248.832
Redevances annuelles envers l'Espagne, pour délimitation de la frontière des Pyrénées)Traité du 2 décembre 1856).................................	20.000
Annuités dues aux compagnies de chemins de fer...	10.783.096
Intérêts et amortissement de l'emprunt contracté par le gouvernement sarde pour l'amélioration de l'établissement thermal d'Aix.........................	36.400

DETTE VIAGÈRE.

Rentes viagères d'ancienne origine.................	145.346
Rentes viagères pour la vieillesse..................	8.000.000
Pensions des grands fonctionnaires de l'Empire. (Loi du 17 juillet 1856.).............................	215.000
Pensions de la Pairie et de l'ancien Sénat...........	104.000
Pensions civiles. (Loi du 22 août 1790.)............	2.000.000
Pensions à titre de récompense nationale...........	385.000
Pensions militaires................................	66.900.000
Pensions ecclésiastiques............................	36.000
Pensions de donataires dépossédés.................	790.000
Pensions civiles. (Loi du 9 juin 1853.)............	42.300.000
Secours aux pensionnaires de la liste civile des rois Louis XVIII et Charles X.........................	75.000
Pensions et indemnités viagères de retraite aux employés de l'ancienne liste civile et du domaine privé	

du roi Louis-Philippe..........................	300.000
Anciens dotataires du Mont-de-Milan. (Décret du 18 décembre 1861)..	312.000
Annuités à la caisse des dépôts et consignations pour le service des pensions aux anciens militaires de la République et de l'Empire (Loi du 5 mai 1869)....	3.668.000
Total de la dette viagère...........	125.230.346 fr.

DOTATIONS.

Traitement du Président de la République..........	600.000 fr.
Frais de maison du Président de la République......	300.000
Supplément à la dotation de la Légion d'honneur....	11.998.231
Subvention à la caisse des invalides de la marine....	10.000.000
Total...........	22.898.231

DÉPENSES DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

Dépenses administratives de l'Assemblée nationale et indemnités des députés..........................	8.585.000
Total pour la dette publique et les dotations.....	1.182.312.281

SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE POLITIQUE

RÉUNION DU 5 JUIN 1875.

COMMUNICATION : Documents sur la législation du travail dans les manufactures.

DISCUSSION : Des moyens de diminuer le monopole des chemins de fer. — La concurrence ; les chemins à voies étroites.

M. RENOUARD, membre de l'Institut, procureur général à la Cour de cassation, a présidé cette réunion, à laquelle avaient été invités par le Bureau M. Hodgron, professeur d'économie politique à l'Université d'Édimbourg, et M. Erdan, publiciste, et à laquelle assistaient, en qualité de membres nouvellement admis par le bureau à faire partie de la Société : M. le duc d'Ayen, M. Nourrisson, membre

de l'Académie des sciences morales et politiques, M. Ernest Bralay, ancien négociant, MM. Debrigges et Limousin, publicistes, M. Léon Philippe, ingénieur des ponts et chaussées, M. Badon-Pascal aîné, directeur de la compagnie d'assurance *la Famille.*

M. le secrétaire perpétuel offre de la part de M. Tallon, député à l'Assemblée nationale, un volume intitulé : *Législation du travail des enfants dans les manufactures* (1), recueil de documents parlementaires, législatifs et statistiques relatifs à la loi du 19 mai 1874 sur l'emploi des enfants et des filles mineures dans l'industrie. — Ce recueil est dû aux soins de M. Eugène Tallon, le zélé rapporteur de cette loi, et à M. Gustave Maurice, ingénieur civil des mines, inspecteur divisionnaire du département de la Seine.

M. Wolowski, député de la Seine, rappelle la part considérable que M. Tallon a prise à la préparation et à la discussion de la dernière loi sur le travail des enfants dans les manufactures.

Loin de contrarier l'application des saines notions d'économie politique, cette loi les met en pratique, en préparant mieux par une intelligente protection de l'enfance le développement des forces de l'homme. Notre honorable président, M. Renouard, l'a bien démontré dans le Rapport qui a préparé la loi de 1841, premier acte législatif en France sur cette matière. C'est à lui qu'il faut reporter l'honneur du progrès accompli en ce sens, et nous associons la reconnaissance due aux efforts récents de M. Tallon à la reconnaissance légitime que notre mémoire doit conserver pour l'initiative prise par notre Président.

Après cette communication, M. le Président procède au choix d'une question pour l'entretien de la soirée, et la majorité se prononce pour la question suivante :

DES MOYENS DE DIMINUER LE MONOPOLE DES CHEMINS DE FER. — LES VOIES ÉTROITES ; LA CONCURRENCE ; LES CHEMINS A VOIES HAUTES.

La question était proposée par M. Joseph Garnier en ces termes : « Des moyens de diminuer le monopole des chemins de fer. »

M. Joseph Garnier, invité à prendre la parole, cède son tour à M. Wolowski.

M. Wolowski ne croit pas le principe de la concurrence applicable à la concurrence et à l'exploitation des chemins de fer.

En effet, ceux-ci constituent un monopole naturel ; ils n'admettent pas les luttes de l'industrie libre, accessible à tous. Partout où

(1) Paris, Baudry ; Versailles, Cerf. 1875. Gr. in-8 de 600 p.

l'on a voulu méconnaître cette vérité, on a produit des désastres, on a gaspillé d'importants capitaux, sans obtenir l'économie des transports, car la compétition finit par une fusion ou par une entente. L'Amérique et l'Angleterre n'en fournissent que de trop nombreux exemples, et la grande enquête, dirigée par lord Redesdale, aboutit à faire ressortir les avantages du système français. Ce système a uni les forces de l'État et de l'industrie, en assurant au pays la propriété des chemins de fer de grande communication, après l'expiration du terme des concessions. Jusque-là le Trésor public garantit le payement d'une quotité fixe de revenu aux actions et aux obligations. Toute atteinte portée à ce revenu menace donc les finances publiques.

Rien de mieux que de multiplier les chemins de fer départementaux et ceux d'intérêt local; mais il ne faut pas méconnaître le but de ces créations, ni exagérer les sacrifices qu'elles commandent en dépassant les nécessités d'un trafic spécial.

Les lignes secondaires ne peuvent avoir les frais couverts que si elles sont exécutées dans des conditions exceptionnelles de bon marché, pour servir simplement d'affluents aux grandes lignes. Si, obéissant à des idées de spéculation malsaine, ou à une ambition intempestive, on veut les bâtir de manière à pouvoir, en les reliant, faire concurrence aux grandes lignes, on risque fort de rappeler la fable de la grenouille qui veut devenir aussi grosse qu'un bœuf.

Ces lignes secondaires ont un but utile, mais modeste, qu'elles ne sauraient méconnaître sans péril et pour elles-mêmes, en s'épuisant en trop fortes dépenses de fondation et d'entretien, et pour l'État, en menaçant sa propriété, aussi bien que la responsabilité du Trésor, et en visant à un rachat forcé plutôt qu'à une exploitation productive.

Les petites lignes ne peuvent se procurer qu'à prix plus élevé les capitaux qu'elles utilisent; la même dépense entraîne donc pour elles une charge plus considérable, et le même sacrifice annuel correspond à une condition plus onéreuse d'exécution.

D'un autre côté, un trafic moins considérable, et des frais généraux relativement plus lourds, entraînent des tarifs plus élevés, et renchérissent le prix des transports, au lieu de le diminuer. Le but se trouve donc manqué.

Nous ne parlons pas des opérations peu régulières auxquelles les chemins secondaires ont donné lieu, ni de la ruine des actionnaires et des obligataires, livrés trop souvent sans défense à l'esprit de spéculation. L'industrie des chemins de fer, étudiée d'une manière particulière, fournit des arguments décisifs pour recommander le système adopté chez nous, qui se résume par l'écono-

mie productive du capital et par une exploitation aussi puissante que régulière. Il s'agit ici à la fois de l'intérêt du Trésor et du service de la production. Les chemins locaux, renfermés dans leur rôle propre, y contribueront utilement, et le projet de les construire économiquement, sur les accotements des grandes routes, augmentera la fécondité de leur concours.

Mais gardons-nous de tout ce qui peut, sous une étiquette trompeuse, viser à un autre résultat. Ne cherchons pas un moyen de créer une concurrence impossible et désastreuse pour le Trésor comme pour les intéressés. La surveillance de l'État, et les droits de contrôle qu'il possède, arriveront plus efficacement à corriger les inconvénients d'une exploitation exclusive. Là est l'unique remède possible; la construction de lignes rivales porterait atteinte au respect des contrats, sans amener aucun avantage sérieux pour l'industrie ni pour le commerce.

Ayons, comme pour nos routes, des chemins de fer nationaux départementaux et locaux, mais que chacun d'eux agisse dans une sphère naturelle, sans déperdition de forces et sans gaspillage de capitaux. L'intérêt public, bien entendu, se trouve d'accord avec l'intérêt de l'État et la sécurité du Trésor.

M. **Georges Renaud** fait observer que la question présente deux faces : celle de l'intérêt du fisc et de l'avenir financier des compagnies de chemins de fer, d'une part; et celle de l'intérêt du pays, de l'avenir du commerce et de l'industrie. Il croit que la première a trop souvent fait oublier la seconde, et cependant celle-ci lui paraît être la plns importante.

Le monopole des grandes compagnies existe; il faut bien s'en accommoder, mais il importe aussi, autant que possible, de prévenir ou de circonscrire les abus qui peuvent en résulter. On doit aussi se demander si ce monopole a, du moins, l'avantage de répondre à l'ensemble des besoins existants. Non, certainement. Les lignes françaises sont insuffisantes en étendue et en usage comparées aux lignes étrangères. Leur vitesse est de beaucoup inférieure, leurs tarifs sont notablement plus élevés, et les directeurs des compagnies parlent déjà de les augmenter prochainement dans une proportion considérable. Nos grandes lignes répondent si peu aux besoins existants, que les voies ferrées de l'étranger nous enlèvent une grande partie de notre trafic, et font déchoir la France de sa fonction naturelle, indiquée par sa situation géographique, qui est d'être le marché central de l'Europe occidentale, et même des deux mondes. Depuis longtemps déjà, les industries des Vosges, au lieu de faire venir leurs cotons par le Havre et les voies ferrées

françaises, empruntent les chemins belges avec une économie de 25 francs par tonne, ou d'un tiers. Le percement du Saint-Gothard facilitera l'organisation d'une concurrence non moins redoutable aux voies françaises au travers de l'Italie, de la Suisse et de l'Allemagne du Nord. Le monopole ne réalise pas davantage les conditions de vitesse, qui constituent cependant le bénéfice principal des chemins de fer. Les plaintes, sur ces deux chefs, sont unanimes. La situation est donc mauvaise.

Mais quels remèdes y apparter? Il n'y a, selon M. Renaud, que peu de chose à espérer de l'intervention tutélaire de l'Etat. Les questions secondaires, les questions de personnes et de camaraderie jouent dans les rapport du Gouvernement avec les compagnies un rôle tel, que celui-ci semble plus souvent disposé à prendre la défense des compagnies que celle du public, et à se ranger de leur côté pour les préserver des coups qui leur sont destinés.

On invoque les intérêts du Trésor, et l'on s'est fondé sur ces prétendus intérêts pour concéder à la Compagnie de Lyon-Méditerranée 7 ou 800 kilomètres de nouvelles lignes. Le regretté Armand Demongeot, enlevé si prématurément à l'étude de ces questions, sur lesquelles il était de la première compétence, a fort bien démontré combien ces concessions sont contraires aux intérêts du fisc. Mais, a-t-on dit, elles sont données sans subvention. En apparence seulement; car cette extension des réseaux compagnies ou augmentera le chiffre de la garantie d'intérêt, ou, pour celles qui n'y ont pas recours pour le moment, retardera l'époque où l'État devrait être appelé au partage des bénéfices. La subvention est déguisée, mais elle n'en est pas moins une réalité.

Il ne faut donc pas concéder les nouvelles lignes aux anciennes compagnies. L'intérêt du pays s'y oppose, et non moins celui du Trésor.

Les lignes d'intérêt local, a-t-on dit, et les autres petites compagnies d'intérêt général, ne font pas leurs frais. Il faut distinguer. Quelques-unes, sans doute, sont dans ce cas-là. Elles ont été construites dans des conditions de luxe, de solidité, de largeur, de cherté tout à fait inutiles. Il est, en effet, fâcheux qu'elles se soient laissé entraîner à des dépenses hors de proportion avec les bénéfices qu'elles peuvent espérer. L'État aurait dû, au moins, les arrêter sur cette pente, puisque le rôle presque unique qu'il s'arroge est de contrôler les compagnies économiquement et commercialement parlant. On voit qu'à ce point de vue même son intervention est inefficace.

Mais beaucoup d'autres lignes ne couvrent pas leurs frais, simplement parce qu'elles n'ont eu encore ni le temps ni les moyens

de se développer, sans compter que l'État, sortant de son rôle paternel, ne cesse de les discréditer toutes les fois qu'il en trouve l'occasion. Leur situation est absolument pareille à celle où les grandes compagnies elles-mêmes se sont trouvées à leurs débuts.

Du reste, c'est une erreur de ne vouloir laisser construire que des chemins de fer faisant leurs frais dès le début. Le chemin de fer est un des plus puissants instruments de développement de la richesse publique; il ne doit pas tant la précéder que la suivre. Ainsi l'ont compris les Américains, les Anglais et les Russes.

Le contrôle de l'État étant illusoire, M. Renaud ne voit de remède possible que dans la concurrence, frein nécessaire à l'inertie des compagnies et qui doit les empêcher de s'endormir dans une douce paresse, qui seul peut les obliger à innover, à s'ingénier pour trouver des combinaisons nouvelles susceptibles d'accroître le trafic et les recettes, en même temps que de donner une satisfaction plus complète aux intérêts du commerce et de l'industrie.

Les objections fondées sur la ruine des petites compagnies les unes par les autres et sur le gaspillage des capitaux, ne lui semblent pas sérieuses. Les capitaux, que l'on veut empêcher de se dissiper en France, vont s'engloutir dans des désastres sans nombre à l'étranger, en Amérique, au Mexique, au Honduras, en Hongrie, en Turquie, en Italie, en Espagne ou ailleurs, et féconder les civilisations étrangères au détriment de notre propre pays. L'État n'a point pour rôle de moraliser la spéculation; c'est une mission dans laquelle il ne pourra qu'échouer de tout temps. Il doit se contenter de ne pas la contraindre. C'est tout ce qu'on lui demande.

Quant au grief reposant sur l'excès de dépense dans les travaux de construction, M. le ministre des travaux publics y a répondu lui-même récemment, bien involontairement sans doute, en déposant un projet de loi pour la construction de voies économiques.

L'expérience, d'ailleurs, préviendra, il faut l'espérer, le retour des erreurs qui ont pu être commises dans la constitution des nouvelles compagnies de chemins de fer. Ce n'est point lorsque plusieurs parties de notre grand réseau sont surchargées, de l'aveu même des compagnies, au point de ne pas suffire au trafic, qu'il convient de s'opposer à toute concurrence. M. Georges Renaud ne dit pas qu'il faille l'abandonner à elle-même, mais il veut qu'on en admette franchement le principe, ne fût-ce que pour accroître plus rapidement notre réseau de 20,000 kilomètres, qui, quoi qu'on en dise, nous laisse bien inférieurs à d'autres pays: à l'Angleterre, à la Belgique, aux États-Unis. M. Renaud trouve qu'il y a quelque témérité à arguer de ce que les petites compagnies ne couvrent pas

leurs frais, lorsqu'on fait précisément tout ce qu'il est possible pour les en empêcher, lorsqu'on choisit, entre les lignes qui leur reviennent de droit, celles qui sont les plus productives pour les leur enlever, les déclarer d'intérêt général, et les concéder aux grandes compagnies ou ne pas les construire du tout. C'est ce qui s'est passé dans la Seine-Inférieure, notamment pour le projet de ligne de la Basse-Seine, appelée à desservir les villes industrielles de Lillebonne, Bolbec, Caudebec et autres. On prive ainsi des contrées entières des moyens de communication qui leur sont absolument indispensables.

On a dit que les transports sur les lignes économiques seraient nécessairement très-coûteux, à cause des transbordements. Le rapport de l'honorable M. Caillaux montre encore la futilité de ce prétexte, en y opposant l'exemple de ce qui se passe dans l'Inde, aux États-Unis, en Russie et ailleurs. En effet, au fur et à mesure que la concurrence commerciale devient plus pressante, les peuples éprouvent davantage le besoin de réduire leurs frais généraux et d'abaisser le prix de revient de leurs marchandises. Ils ont commencé par améliorer, simplifier, perfectionner leurs procédés; puis, une fois ce champ devenu fort restreint par le progrès des inventions, ils se sont tournés vers les transports. De ce côté, ils cherchent sans cesse à économiser, à réduire leurs dépenses; car les transports coûtent cher, et leur valeur entre pour une large part dans le prix des produits manufacturés. Cette réduction de dépenses, ils prétendent l'obtenir par la diminution des délais de livraison d'une part, par l'abaissement des tarifs de l'autre. C'est dans cette intention que, sous l'Empire, fut présentée au Corps législatif et votée la loi de 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local.

Cette loi, aujourd'hui source de tant de conflits, a été l'occasion d'équivoques et de surprises de toutes sortes. De la part des uns, elle fut comprise de manière à ne permettre que la construction « de chemins destinés exclusivement à relier les localités secondaires aux lignes principales », ayant « une longueur limitée, s'étendant rarement au delà de 30 ou 40 kilomètres », et parcourus par des trains d'une très-faible vitesse, 25 kilomètres à l'heure et même moins. De la part des autres, il n'en fut pas ainsi, et nous croyons que la très-grande majorité du Corps législatif fut de ces derniers; de ce côté, on accepta la loi avec des sous-entendus de toute sorte : on y vit un moyen de tourner les monopoles, de leur échapper, de leur faire une concurrence; on considéra cette loi comme un premier pas de fait dans la voie de l'émancipation. Quant à nous, dit M. Renaud, qui ne partageons pas toutes les doctrines de l'administration des travaux publics en matière de chemins de

fer, c'est toujours dans ce sens que nous avons compris la loi de 1865; sans doute, nous n'avons pas la lettre de cette loi pour nous, mais nous sommes sûr de rester dans l'esprit de ceux qui en ont pris l'initiative.

Toujours est-il que cette loi de 1865 n'a été qu'une loi hybride. Nous ne sommes pas de ceux qui la combattent; on l'a et nous désirons qu'on la conserve, faute de mieux. Mais avouons cependant qu'elle ne nous satisfait pas complètement. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'elle ne dotera la France que de grandes lignes mal conçues, et, au point de vue des chemins de fer d'intérêt local proprement dits, elle ne nous a rien donné du tout. Des chemins, ayant 1 mètre 44 cent. de largeur de voie, ne seront jamais des chemins d'intérêt local, ou ne seront que de mauvais chemins, dont les recettes ne suffiront pas de longtemps à couvrir les dépenses de construction et d'exploitation. Il est absurde, disons-le en passant, de construire des lignes départementales avec le luxe, la largeur, le confortable des grandes lignes. C'est vouloir ruiner les compagnies et priver la France de l'un des plus puissants instruments de sa régénération économique. Et nous répéterons, à cet égard, ce que nous avons déjà dit mainte et mainte fois : nous avons toujours reproché et nous reprocherons encore longtemps aux ponts et chaussées d'avoir poussé si vivement la France dans la construction de voies chères, ne faisant que difficilement leurs frais, avec des aménagements et des accessoires vraiment exorbitants, origine principale des crises économiques périodiques qui affligent la France d'une manière constante. Aujourd'hui, encore, ce n'est qu'à leur corps défendant que les mieux intentionnés parmi les ingénieurs des ponts et chaussées acceptent la voie étroite. Il y a là, cependant, nous en sommes convaincu, un progrès à réaliser, et, au lieu de s'y opposer, d'y résister, il serait plus sage de chercher les moyens de s'en accommoder et de résoudre le problème au moyen d'ingéniosités de toute nature. La grande objection que l'on fait à ce système, c'est la difficulté des transbordements. Pourquoi ne chercherait-on pas la solution dans les modifications à apporter à la construction des wagons? Une compagnie à voie étroite pousserait ses wagons jusqu'à la compagnie à voie large, et là on pourrait, avec des wagons mobiles, au moyen de grues ou de presses hydrauliques, en faire glisser la partie supérieure sur des trucs ayant des roues plus espacées. Est-ce là un problème si irréalisable par la mécanique?

On objecte encore qu'il y a inconvénient à ce que les wagons des chemins d'intérêt local circulent sur les grandes lignes; car il se pourrait faire que les premiers se trouvassent entièrement dépour-

vus de matériel à un moment donné. Cette difficulté peut être aplanie par des mesures sages : d'abord, en réduisant les délais de livraison, de manière à ne pas laisser s'immobiliser un matériel considérable sans emploi; ensuite, par la remise à la petite compagnie d'un certain nombre de wagons par la grande, en échange de wagons chargés qui lui sont livrés, et ainsi de suite de compagnie à compagnie.

Du reste, la question des chemins de fer est loin d'avoir été étudiée aussi complètement qu'on pourrait le désirer. Malheureusement, le passé a engagé la France dans une fâcheuse direction, et il est déjà tard pour s'arrêter. Par exemple, on va concéder 850 kilomètres de chemins nouveaux à la Compagnie de Lyon, et près de 300 à celle du Midi. Dans le nombre de ces chemins, il y en a beaucoup qui ne comportent qu'une voie étroite, en raison de leur peu d'avenir. Pourquoi compromettre la situation financière de ces grandes lignes par ces annexes sans profit et extrêmement coûteuses?

La voie étroite n'est pas une innovation, ou, du moins, elle ne l'est que pour la France. Elle n'existe en effet, chez nous, que sur une étendue de 52 kilomètres, et, en Algérie, elle ne comprend pas plus de 33 kilomètres de longueur. Joignons à cela les 100 ou 120 kilomètres proposés à l'Assemblée pour la ligne de la Creuse, se dirigeant sur la vallée de la Dordogne, en vue des besoins de l'exploitation du bassin houillier du Centre; c'est là tout notre bilan. Vraiment, il y avait mieux à faire. Et aux adversaires de ce système de la voie étroite, nous répondrons en leur opposant les renseignements que vient de communiquer le ministère des travaux publics. Il existe en Europe, actuellement en exploitation, 1,100 kilomètres de chemins à voie étroite. C'est la Suède, la Norvége et la Russie qui les ont construits, avec le sens pratique qui les caractérise et l'expérience des besoins économiques et des nécessités de la concurrence. Est-ce tout? Non. Les États-Unis ont adopté des chemins à voie réduite sur de grandes longueurs, *même pour des lignes internationales*. Enfin, les Anglais eux-mêmes, dans l'Inde, ont entrepris l'exécution d'un réseau immense de chemins à voie étroite, réparti entre 19 lignes et comptant une longueur totale d'environ 4,600 kilomètres.

Comment ce qui est possible dans l'Inde, en Russie, aux États-Unis, c'est à-dire dans les pays auxquels appartient l'avenir, ne le serait-il pas en France et en Belgique? Et il y a une urgence encore plus grande pour la France que pour la Belgique, attendu que ce dernier pays est bien plus actif, bien plus industrieux, bien plus prospère que la France. En Belgique, le commerce extérieur est de

443 francs par habitant et de 80,000 fr. par kilomètre carré (chiffres de 1872); en France, il n'est que de 203 francs par habitant et de 13,400 francs par kilomètre carré. Nous avons donc un besoin beaucoup plus urgent et plus indispensable de voies ferrées économiques.

En supposant même que l'on n'arrive point à éviter les transbordements, que l'on ne réussisse point à trouver une transformation convenable du matériel; mais les transbordements mêmes ne seraient pas un obstacle sérieux, de l'aveu même du ministère des travaux publics. Il est le premier à déclarer que les frais en seraient peu considérables et bien inférieurs aux suppositions qui ont généralement cours. Ainsi, d'après M. Flachat, ces frais varieraient entre 20 et 30 centimes par tonne. L'auteur du Rapport présenté au gouvernement anglais, sur la construction des *State Railway* dans l'Inde, estime que le transbordement équivaut aux dépenses qu'occasionnerait un excédant de parcours de 30 kilomètres. Il n'est donc véritablement pas possible de baser là-dessus une résistance sérieuse à l'encontre des chemins de fer à voie étroite.

D'après M. Flachat, du reste, ces transbordements s'effectuent, aujourd'hui même, avec l'uniformité de voie de 1 m. 44, d'une manière à peu près générale, « les Compagnies ayant un avantage évident à conserver la libre disposition de leur matériel. »

On admet le chiffre de 0 m. 95 de largeur comme limite inférieure pour le bon établissement des voitures de voyageurs. La largeur de ces voitures ne doit pas dépasser deux fois et demie celle de la voie, et il faut, d'autre part, moins de 2 m. 40 pour obtenir une bonne disposition des places, avec couloir intérieur ou extérieur. Dans l'Inde, la largeur usitée est de 1 mètre. En Allemagne, la commission de l'Union des chemins de fer a reconnu qu'il était d'intérêt général de n'avoir que deux largeurs de voie : 1 mètre, lorsque le train doit transporter des voyageurs, et 0 m. 75, lorsqu'il est purement industriel. La Suisse a suivi cet exemple, et, en somme, c'est le type d'un mètre que le Ministère des travaux publics est aujourd'hui d'avis d'adopter.

M. Chabrier, qui poursuit la réalisation des idées de M. Flachat, a présenté à la session de la Société des agriculteurs de 1874 un type de chemin de fer à voie étroite, d'un mètre, établi sur les accotements des routes existantes (sans stations, clôtures, ni barrières) avec des rails Vignole pesant 12 kilog. 5 par mètre de longueur. Il a calculé que, sur une ligne de 30 kilomètres, le prix de revient serait de 25,000 francs par kilomètre, y compris la dépense du matériel roulant, pourvu toutefois que l'administration prenne à sa charge, à titre de subvention, les travaux de terrassements nécessaires.

Dans ces conditions, une recette brute de 2,550 francs par kilomètre et par an suffirait à couvrir les frais d'exploitation et à acquitter un intérêt de 5 0/0 aux capitaux engagés dans l'entreprise. Sur une voie large, on n'arriverait qu'à grand'peine au même résultat avec une recette de 12,000 francs par an. Or, les chemins de fer d'intérêt local, actuellement existants, donnent un maximum de recette de 7,800 francs (Dombes et Sud-Est) et un minimum de 4,600 francs (Flandre-Picardie). Il est vrai de dire que ces chemins de fer ne sont qu'à leur début, et que l'avenir ne peut qu'élever ces chiffres.

Nous voici loin des chemins de fer coûtant 150 ou 200,000 francs par kilomètre. En vérité, la solution est de ce côté, et les Gouvernements belge et français, en présentant, chacun de leur côté, à leurs Parlements respectifs, des projets de loi en ce sens, ont compris les besoins de la situation. Toutefois, nous regrettons qu'ils prétendent réduire la réforme à de petites étendues, qu'ils bannissent systématiquement toute espèce d'idée de concurrence aux grandes lignes actuellement existantes. Nous le regrettons surtout pour la France, dont les chemins de fer ont des tarifs très-élevés, bien plus élevés que les tarifs belges, et sont écrasés par la concurrence des voies belges, allemandes, suisses et italiennes. La Belgique enlève à la France, à son propre profit, une partie des transports de l'Est et la plus grande partie du transit. Qu'Anvers s'en frotte les mains, cela est facile à comprendre. Mais, en notre qualité de français, nous ne pouvons que voir avec peine le Havre perdre ce qu'Anvers lui enlève, par la seule insuffisance et la trop grande cherté des transports des Compagnies de l'Ouest et de l'Est.

En attendant, on doit s'empresser de féliciter les deux gouvernements de la voie novatrice dans laquelle ils cherchent à entrer. Mais ils feront bien de se hâter, car il n'est que temps, s'ils veulent ne pas compromettre davantage l'avenir économique des deux pays.

Enfin, on a parlé de la navigation intérieure comme d'un contrepoids suffisant au monopole des chemins de fer; mais qui ne sait que cette navigation est dans une situation qui restreint considérablement son importance et son efficacité? Les canaux n'ont ni les mêmes profondeurs, ni les mêmes largeurs d'écluses, de telle sorte qu'il n'existe en France, en réalité, aucune espèce de ligne de navigation continue. M. Krantz a fait de superbes études à ce sujet. Il a tracé un projet pour organiser précisément cette navigation d'une manière sérieuse depuis la Bourgogne jusqu'à la mer, au travers du bassin de la Seine. On en devrait faire autant dans les autres

bassins de fleuves qui se partagent la France. Dans d'autres circonstances, les canaux sont annulés par leur absorption par les Compagnies de chemins de fer ; c'est ce qui arrive pour le canal du Midi et c'est ce qui l'a mis hors d'état de rendre les services qu'on devait en attendre lors de la crise des transports de 1872. Mais on les a sacrifiés sans cesse aux chemins de fer, au lieu de les développer parallèlement.

M. Renaud conclut en demandant : 1o que le maintien des grandes Compagnies existantes ne pouvant être mis en doute, on évite, du moins, de laisser s'exagérer leur puissance, qui devient de plus en plus funeste, au fur et à mesure qu'elle s'accroît ; 2° qu'on facilite l'établissement de compagnies nouvelles, qui rendront de grands services lorsqu'on leur aura laissé le temps de féconder les régions desservies par elles, en faisant appel aux capitaux des pays intéressés ; 3o qu'on ne repousse pas systématiquement le principe de la concurrence, appliqué dans des conditions sages et raisonnables ; 4o enfin, qu'on fasse à tout prix les sacrifices nécessaires pour trans former l'ensemble du réseau de nos voies navigables.

M. **Jacques Siegfried**, qui avait demandé la parole y renonce parce que M. Georges Renaud vient de reproduire, en très-bons termes, les observations qu'il voulait présenter à la Réunion.

M. de Reinach ne veut examiner la question qu'au point de vue pratique, et il jette un coup d'œil sur ce qui se passe dans d'autres pays.

En Angleterre, on en est arrivé à comprendre que la concurrence en matière de chemins de fer produisait la coalition ; la concurrence a donc donné le résultat opposé à celui que l'on espérait. Ce que nous désignons par chemins de fer d'intérêt local n'y existe pas, mais le chemin de fer vicinal commence à se frayer passage. La grande concurrence a fait dépenser de telles sommes que, malgré le relèvement des tarifs, il n'y a que 17 lignes sur 41 qui soient cotées au-dessus du pair.

En Belgique, l'État est propriétaire et exploiteur de presque toutes les lignes. Dès lors, il a admis il y a quelques années, le principe qu'il était inutile de retirer un bénéfice de l'exploitation des lignes. Il fit une réduction notable des tarifs pour ne couvrir que l'intérêt de sa dette de chemins de fer. Toutes les lignes non exploitées par l'État, hormis trois exceptions, végètent misérablement, et leurs actions sont à très-bas prix. Ces lignes voulaient faire la concurrence aux lignes de l'État, et quoique le relèvement des tarifs de l'État ait permis à ces petites lignes de faire de même, elles ne peuvent subsister.

En Allemagne, la concurrence a produit de véritables désastres. Le Berlin-Anhalt, qui a donné 16 0/0 de dividende en 1873, n'en a donné que 8 1/2 en 1874, la Bergische-Markische a vu son dividende tomber au-dessous de 3 0/0, le Berlin-Magdebourg, de 4 0/0 est tombé à 1 2/3 0/0 de dividende; le Mayence, de 9 0/0, ne donne en 1874 que 6 0/0; le dividende du chemin de fer de la Silésie, de 14 0/0 est tombé à 12 0/0, et il ne faut guère croire que cette diminution ait profité aux petites lignes, car le nombre de celles qui ne distribuent rien du tout a augmenté. On se plaint aussi que les lignes allemandes accaparent le transit à leur profit; il paraît qu'elles s'en trouvent si bien qu'elles ont dû recourir à une augmentation de 20 0/0 dans leurs tarifs pour ne pas se ruiner.

En Autriche, il n'y a que trois lignes dont les actions soient au-dessus du pair. On a concédé des lignes parallèles, et non-seulement les habitants n'en ont pas profité, car les tarifs sont plus élevés que les nôtres, mais bien au contraire les contribuables ont dû fournir une forte somme pour parfaire la garantie accordée par le gouvernement aux sociétés.

Quant à l'Amérique, le système des chemins de fer y est un vrai dévergondage, et il se passera bien des années avant qu'on y trouve un sou pour y construire de nouvelles lignes. Les lignes concurrentes cherchent à fusionner aux dépens du public.

En France, nous avons été longtemps préservés de ces maux. Chaque année, les grandes lignes avaient étendu leur réseau, jusqu'au moment où un hardi spéculateur introduisit chez nous le système des lignes concurrentes. Ce système a pourtant produit des résultats qui devraient faire réfléchir. Ainsi, le tarif moyen des grandes compagnies n'atteint pas 7 centimes par tonne kilométri-métrique, et celui des petites n'est jamais inférieur à 8 centimes. Voilà pour le public. — Quant au capitaliste, amateur des petites lignes, il a entre les mains des actions invendables et sans revenu et des obligations qui gravitent entre 130 et 230 francs. Voilà le côté pratique de la question. Si même l'Assemblée donnait la préférence aux petites lignes, cela ne prouverait nullement qu'une fois concédées, elles seraient aussi exécutées, car les capitalistes ne s'y laisseraient pas prendre une seconde fois.

La loi sur les chemins de fer économiques à établir sur les accotements des routes et présentée par M. Caillaux, semble parfaitement remplir le but que l'on cherchait à atteindre par la loi sur les chemins de fer d'intérêt local. Loin de nous de prétendre que notre système des grandes lignes ne soit pas perfectible, mais il faut convenir qu'entre les systèmes connus, c'est encore le meilleur pour le public, pour l'État et pour les bailleurs de fonds.

M. Joseph Garnier est obligé de constater que l'on est avec les chemins de fer en présence d'un monopole naturel, *sui generis*, mais il en conclut que, loin de favoriser ce monopole, on aurait dû s'efforcer de le neutraliser dans la proportion du possible, en favorisant les transports par les canaux, par les fleuves, par le cabotage maritime, par les routes ordinaires, et par une grande facilité donnée à la construction des lignes de fer, sinon parallèles, au moins concurrentes. C'est le contraire qu'on a fait en France; d'abord, par des subventions en travaux ou autres ; par la garantie d'un minimum d'intérêt ; ensuite par le rachat des canaux aux compagnies ; en 1852, après le coup d'État, par les fusions qui ont enrichi les hommes des affaires et les hommes de la politique.

Ce sont là des faits accomplis; il s'agit de savoir aujourd'hui si on continuera le même système, ou si l'on se remettra sur la bonne voie. Or, la bonne voie est celle du minimum de réglementation et du maximum de concurrence, du laissez-faire, en un mot, autant que le permet la nature des choses.

Que l'on exécute les conventions passées avec les Compagnies existantes, soit; mais qu'on laisse les Compagnies nouvelles se former à leurs risques et périls autant qu'il s'en présentera. Tant pis pour celles qui ne réussiront pas. Le gaspillage des capitaux n'est pas ce qui effraye M. Joseph Garnier; ils sont plus intelligents qu'on ne pense et le public profitera toujours de leurs entreprises. Quoi qu'on en ait dit, l'Angleterre et les États-Unis se trouvent fort bien de la liberté, et il n'est pas exact que dans ces deux pays on songe à revenir au monopole, qu'on y envie le système français, etc. Dans ces deux pays on cherche quelquefois à remédier aux inconvénients d'une décentralisation excessive; on établit des liens dont l'expérience a démontré l'utilité, et c'est tout.

M. Joseph Garnier n'est pas touché de l'argument du transit à conserver à la France. La voie du transit est la voie la plus naturelle, la plus courte, la plus économique. Elle restera en France, si la France remplit ces conditions. Si les Vosges et la Suisse, par exemple, trouvent plus avantageux de faire écouler leurs produits par la Belgique, il n'y a pas de raison pour qu'ils s'adressent au Havre. Une fois la liberté donnée aux entreprises françaises, l'équilibre des prix et le courant de la circulation s'établiraient d'eux-mêmes, et le trafic passerait là où il voudrait.

M. Wilson, député d'Indre-et-Loire, sans être aussi radical que M. Joseph Garnier, prend la défense du système américain, et il assure qu'aux États-Unis on s'en trouve assez bien pour ne pas avoir envie d'y renoncer. Il nie que les intérêts de l'État soient

atteints par la création de nouvelles Compagnies. C'est le contraire qui est la vérité, et pour peu qu'une ligne fasse ses frais, l'État y trouve toujours son compte.

M. Wilson ne voudrait pas qu'on fît aux anciens réseaux une concurrence à outrance ; mais l'absence de concurrence lui paraît encore plus fâcheuse pour le public ; car la concurrence réduit les tarifs, comme on le voit, là où, par exemple, un canal fait concurrence à un chemin de fer. Le monopole n'est pas non plus un bienfait pour l'État : la clause du partage des bénéfices n'était déjà qu'un mirage, et le dernier projet législatif la recule dans un lointain encore plus problématique. Il est très-vrai, enfin, que le système actuel est un obstacle au développement de nos voies ferrées et donne aux lignes étrangères un avantage marqué sur les nôtres. M. Wilson se prononce donc contre le monopole et en faveur d'une large concurrence.

M. **Paul Leroy-Beaulieu** ne croit pas que le problème puisse être résolu théoriquement. C'est, selon lui, une question d'espèces, comme on dit au Palais, qui ne peut être traitée, dans chaque cas particulier, qu'avec des faits précis, des chiffres et même des noms propres. Le fait incontestable, c'est que la France n'a pas assez de chemins de fer ; elle ne vient sous ce rapport qu'au sixième ou au septième rang des peuples civilisés.

M. Leroy-Beaulieu n'a pas été médiocrement supris de l'éloge que M. Caillaux, ministre des travaux publics, a fait des voies ferrées actuelles. L'honorable ministre s'extasiait sur ce que la Compagnie de l'Est avait pu, dans le courant de juillet 1870, transporter à la frontière 250,000 hommes en trois semaines. Mais comment donc faisaient nos voisins, qui ont pu, dans le même espace de temps, transporter à la frontière, non pas 250,000 hommes, mais 7 ou 800,000? Est-ce que, si une guerre éclatait, nos lignes de l'Est ne pourraient pas faire parvenir à la frontière plus de 250,000 hommes en trois semaines? Cet optimisme de M. le ministre des travaux publics est vraiment alarmant, même au simple point de vue de la défense nationale. Une des preuves les plus frappantes des lacunes qui ont existé jusqu'à ces derniers temps dans notre système ferré, c'est celle qu'indiquait M. Leroy-Beaulieu dans la *Revue des Deux-Mondes*, à la date du 1er septembre 1870 : Metz, la principale place de notre pays, le boulevard de la France, n'était pas même reliée à Paris par un chemin de fer. Pour aller de Metz à Paris, il fallait descendre vers le sud jusqu'à Frouard, près de Nancy, et de là prendre la ligne de l'Est : mais il n'y avait pas de communication ferrée de Metz à Verdun, où se trouvait la ligne de retraite de l'armée française.

On voit combien il est excessif de trouver suffisant le réseau français. Au lieu de 20,000 kilomètres de chemins de fer, il nous en faudrait, dans une dizaine d'années, 40,000. M. Leroy-Beaulieu n'est qu'un partisan très modéré des lignes à voie étroite. On fait une fausse assimilation de ces petites lignes avec les chemins de fer vicinaux. En effet, c'est le même véhicule qui circule sur le chemin vicinal et sur la grande route ; ce n'est pas, au contraire, le même véhicule qui circule sur le chemin de fer à voie étroite et sur le chemin de fer ordinaire. On pourrait regretter un jour de s'être trop abandonné au système des chemins de fer à voie étroite, et être obligé de détruire dans beaucoup de cas ces petits chemins de fer pour en construire de grands. Ce n'est donc qu'avec beaucoup de circonspection qu'il faut construire de ces lignes à voie de un mètre, et seulement pour un trafic tout à fait rural. La voie ordinaire doit être préférée dès qu'il y a chance que le trafic prenne quelque importance.

Vient maintenant la question de savoir à qui il convient de concéder les chemins de fer. C'est là une question qui ne peut pas être résolue par un principe théorique. Le régime de la concurrence absolue sans l'intervention de l'État, tel qu'il existe aux États-Unis, donne lieu à de grands abus. Le régime que certaines personnes semblent vouloir créer en France, et qui aboutirait à n'avoir que six grandes compagnies, syndiquées entre elles, est aussi fort défectueux. Au début, le système français avait sa raison d'être, parce que le cahier des charges des Compagnies devait être révisé tous les quinze ou vingt ans, que les concessions elles-mêmes étaient de moyenne durée, et que l'État ne s'était nullement interdit de créer de voies parallèles aux anciennes, réserve qui était un frein à l'arbitraire des Compagnies. Mais, si l'on arrivait à proclamer en fait, si ce n'est en droit, que tous les chemins de fer à large voie reviendraient désormais en France à l'une des six grandes Compagnies. on créerait une situation très-regrettable.

M. Leroy-Beaulieu ne pense pas, comme M. Joseph Garnier, que le principe de la concurrence absolue et illimitée puisse être appliqué en matière de chemins de fer ; on ne peut pas créer un nombre indéfini de lignes dans la même direction, et il est difficile d'empêcher les deux ou trois lignes qui peuvent exister de s'entendre avec elles. Il n'en est pas moins vrai qu'il n'est pas indifférent à un pays d'avoir cinq ou six compagnies seulement ou d'en avoir quinze ou vingt. Quand il y en a quinze ou vingt, les chances de progrès sont beaucoup plus grandes. L'Angleterre en est la preuve; tandis que l'industrie des voies ferrées en France a été jusqu'ici très-stationnaire, elle s'est montrée en Angleterre très-progres-

sive sous le rapport des facilités données au transport des marchandises et des commodités accordées aux voyageurs. C'est ainsi que toutes classes de voyageurs sont admises dans les trains express; il y a une compagnie, celle du *Midland*, qui s'est fait une grande réputation par les réformes qu'elle a inaugurées, et que les autres compagnies ont été contraintes d'imiter. Croit-on que cette initiative eût été aussi fructueuse s'il y avait eu en Angleterre cinq ou six compagnies syndiquées entre elles?

M. Leroy-Beaulieu pense aussi qu'il y a des limites à la capacité de direction d'un seul Conseil d'administration. Quand une compagnie a déjà 4 ou 5,000 kilomètres, il est imprudent de lui faire de nouvelles concessions; elle-même, dans son intérêt propre, devrait les refuser, à moins toutefois qu'il ne s'agisse de lignes de raccordement ou de rectification du tracé primitif, cas dans lesquels les grandes compagnies réclameraient légitimement la concession par privilége. M. Leroy-Beaulieu ne voudrait pas que l'on concédât actuellement des lignes parallèles aux lignes-mères des grandes compagnies, mais il désirerait que l'on s'attachât à former dans chaque région des lignes secondaires ayant un parcours assez étendu. La Compagnie des Charentes, par exemple, qui a plus de 700 kilomètres de concessions, rend d'incontestables services aux départements qu'elle traverse et ne nuit pas à la Compagnie d'Orléans. Il vaut mieux que les lignes des Charentes appartiennent à une Compagnie spéciale qu'à l'Orléans, parce que cette Compagnie spéciale ne considère pas ces lignes comme accessoires; elle apportera à leur exploitation tous ses soins, elle sera moins dédaigneuse: de même, on aurait pu créer une Compagnie du Languedoc, appuyée sur le chemin de fer de Cette à Marseille. Il eût été facile de concéder à une Compagnie semblable un millier de kilomètres, qui eussent été pour elle un domaine utile.

Quant à l'insolvabilité des petites compagnies, c'est un argument dont on abuse. Il y a eu évidemment beaucoup de fraudes dans la constitution de certaines sociétés; cela tient à ce que la loi sur les sociétés est mauvaise, à ce qu'on n'y prend pas assez de précautions pour s'assurer que le capital a été versé, à ce qu'on ne donne aucun droit de contrôle ni de privilége aux obligataires. Que l'on fasse une bonne loi sur les sociétés, on évincera la spéculation déshonnête. Mais dire d'une manière générale que toutes les compagnies secondaires ruineront leurs obligataires, c'est une exagération; l'une d'elles, les Charentes, existe depuis longtemps déjà et a tenu ses engagements. Il ne faut pas oublier que la plupart des petites compagnies sont récentes, que leur réseau n'est pas terminé; il donne des recettes insuffisantes, il est vrai, mais progres-

sives. Les grandes compagnies aussi ont été fort embarrassées jadis : le Lyon a été mis sous séquestre; l'Orléans voulait s'arrêter à Corbeil. Le malheur de cette question des chemins de fer, c'est qu'on la traite avec passion et que l'on exagère tout.

M. Villiaumé est d'avis que, depuis plus de trente ans, le principe de la liberté a été trop souvent faussé en France. On l'a accordée quand il fallait la tempérer, et refusée lorsqu'il était nécessaire de n'y apporter aucune entrave.

C'est ainsi que, selon lui, les chemins de fer devaient être construits par l'État; car ils exigent de telles dépenses, et offraient, dans l'origine surtout, une telle *alea* que, si les actionnaires ne pouvaient les mener à bonne fin, il fallait que l'État les aidât; ce qui est arrivé en 1858. Mais une opposition tracassière et ignorante a craint de donner à l'État le droit de disposer de trente mille places. Or, les compagnies ne sont trop souvent que de mauvais petits États, comme le disait, un matin, à M. Villiaumé, son savant collègue, M. Dupuit, inspecteur général des chemins de fer. Elles ont plusieurs fois subi les administrateurs indignes ou incapables que l'État leur a imposés.

Avec l'État, les accidents eussent été moins fréquents, et l'on aurait les transports à meilleur marché. S'il y avait perte sur cet article, la nation en profiterait pour ses affaires; s'il y avait bénéfice, on n'enrichirait point des fainéants par le monopole. Cinq ou six directeurs auraient fait plus de besogne que 150 administrateurs, et nul n'aurait pu jouer à coup sûr au moyen de gros ou de faibles dividendes, connus d'avance par les seuls administrateurs. En outre, on n'aurait point négligé les canaux et la navigation fluviale, dont les transports ne coûtent que le tiers de ce que coûtent les chemins de fer.

M. Villiaumé conclut en disant qu'il faut apporter une grande circonspection dans la création des petites voies et ne point exposer les actionnaires trop confiants à de nouveaux désastres, ni l'État à des pertes sèches.

M. de Labry, ingénieur des ponts et chaussées, fait observer que M. Villiaumé, en demandant que l'État rachète les chemins de fer et les exploite lui-même, propose de remédier au prétendu monopole des compagnies par un monopole absolu de l'État. Cette question du rachat et de l'exploitation par l'État est trop étendue et trop grave pour être sérieusement et utilement traitée à l'heure avancée où elle est ainsi posée. M. de Labry se bornera à présenter quelques observations sur des points antérieurement introduits dans la discussion.

On ne rendrait pas service à la liberté en donnant au premier venu la faculté de construire des chemins de fer. En effet, cette faculté comprend le droit de pénétrer pour les études dans les domaines ouverts ou clos, d'exproprier sur l'emplacement de la ligne et de ses dépendances, de fouiller les terres pour en extraire des matériaux. Autant d'atteintes à la propriété et, par conséquent, à la liberté des citoyens ! L'attribution de tels pouvoirs à un individu ou à une compagnie implique de la part de la nation discernement et choix à l'égard des personnes auxquelles elle délègue ainsi la mission de faire fléchir l'intérêt privé devant l'intérêt général.

Lorsqu'on parle du monopole des chemins dans notre pays, on semble parfois croire que ces voies forment le domaine de six compagnies syndiquées entre elles. Or, au 31 décembre 1873, il y avait en France 36 compagnies de chemins de fer d'intérêt général, survivant à 99 sociétés formées pour le même objet depuis 1823; en outre, il existait environ 55 entreprises de chemins de fer d'intérêt local (1).

Serait-il inutile de modifier par voie de jurisprudence ou par voie de décision législative les lois du 19 juillet 1865 et du 10 août 1871 qui règlent ces dernières voies? Ces lois donnent textuellement au Conseil général le droit de « statuer définitivement » sur la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de la construction de ces voies, les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation. Elles autorisent deux ou plusieurs conseils généraux à provoquer entre eux par l'entremise de leurs présidents une entente sur ces divers points, pour les voies qu'ils jugent intéresser à la fois leurs départements respectifs, à procéder pour cet objet à des conférences, soit par leurs commissions départementales, soit par des commissions spéciales, à dresser des conventions. Puis, quand toutes ces décisions sont prises et ces actes accomplis, l'effet en est nul, en vertu des mêmes lois, si le gouvernement central juge convenable de ne pas déclarer l'utilité publique de la voie projetée. D'un tel refus, sans explications obligées et sans appel, ne résulte-t-il pas une déperdition de forces, et pour des localités qui se trouvent avoir en pure perte dépensé en études et en opérations leurs soins et leur argent, un motif d'irritation contre le gouvernement central ?

Quels ont été les résultats de ce système? La loi de 1865, d'après l'exposé de ses motifs et la discussion législative d'où elle est sortie, ne devait donner naissance qu'à « des embranchements d'intérêt local et secondaire », « desservant des centres de population de mi-

(1) Voir la *Statistique centrale des chemins de fer au 31 décembre* 1873, éditée par le Ministère des travaux publics.

nime importance, » « des carrières, des mines, des usines. » En réalité elle a abouti à la concession faite ou préparée par les conseils généraux d'environ dix-sept mille kilomètres de chemins de fer ; si l'on examine une carte où soient tracés ces chemins, on voit qu'ils forment de longues lignes, ordinairement parallèles à des chemins actuels d'intérêt général et dirigée de manière à leur faire concurrence. L'esprit de la loi de 1865 n'a donc pas été suivi par les conseils généraux (1).

Des voies d'une telle importance, pouvant s'étendre dans plusieurs départements, sont incontestablement dans le domaine de la grande voirie. Dès lors, d'après les économistes et les juristes les plus considérés, elles rentrent dans les attributions du gouvernement central; par suite, les lois de 1865 et de 1871 qui en remettent complètement l'étude et la construction aux départements manquent à un principe de bonne administration.

En outre, l'exploitation de ces voies étendues intéresse à un haut degré, sur toutes les parties du territoire qu'elles traversent, la sécurité des citoyens : elle est donc un objet de police générale, et les mêmes lois sont critiquables quand elles retirent la surveillance de cette exploitation au pouvoir central, pour la disséminer entre des localités.

Ces voies peuvent agir gravement sur le budget de l'État. On a vu récemment, grâce à des sutures faites par des chemins de fer d'intérêt local, un industriel se créer en France un réseau régulièrement concédé de 2,200 kilomètres, auquel il travaillait à adjoindre par les mêmes moyens 2,000 à 2,500 kilomètres. Ce reseau pénétrait dans ceux des compagnies du Nord, de l'Est, de Lyon, d'Orléans, de l'Ouest; il était de nature à modifier les conditions actuelles d'exploitation. Or, la garantie accordée à ces cinq compagnies par l'État nécessite annuellement, sur les deniers publics, une avance de 40 millions qui pourrait s'élever à 163 millions. Les changements causés par l'entreprise nouvelle menaçaient donc l'État d'une lourde augmentation de charges. C'est au gouvernement central, et non aux localités, de manier des concessions qui

(1) Au 31 juillet 1873, les longueurs des chemins de fer étaient :

Lignes concédées avec déclaration d'utilité publique.......	2.890	kilomètres
— concédées par les conseils généraux sans cette déclaration	8.146	—
— classées ou demandées	5.630	—
Ensemble................	16.666	kilomètres.

M. l'ingénieur Gallois a publié une carte et un état indiquant très-clairement cette situation.

peuvent avoir d'aussi sérieuses conséquences pour le Trésor public.

Ainsi, pour la voirie, la police, les finances, les lois de 1865 et de 1871, ont reçu des interprétations qui donnent aux actions locales trop de prédominance. Pour rétablir l'équilibre, on devra peut-être chercher un intermédiaire entre ces lois nouvelles et la loi du 11 juin 1842 qui, tout en appelant pour la construction des chemins de fer le concours de l'État, des départements, des communes, de l'industrie privée. réservait à l'État la part principale dans l'étude et la direction des travaux.

Tout le monde est d'accord sur l'utilité de développer nos voies navigables. Une grande difficulté pour ce perfectionnement réside dans la diversité des types de nos canaux et des ouvrages de nos cours d'eau. M. de Labry cite plusieurs cas des disparités, parfois singulières et regrettables, que présentent les travaux projetés et dirigés par les meilleurs ingénieurs, quand on n'établit pas ou quand on supprime des règles uniformes, comme celle qui fixe à 1m44 l'écartement des rails sur nos chemins. Ces exemples montrent les inconvénients auxquels pourrait donner lieu l'admission de largeurs diverses pour nos voies ferrés.

Si plus tard on voulait faire rentrer les voies étroites dans le réseau général de nos rails-ways, il ne s'agirait pas seulement d'élargir la plate-forme. En effet, un grand avantage de la voie étroite, c'est de comporter les courbes de petit rayon, et par conséquent, de s'adapter aux accidents de terrain, sans les niveler, les percer, les franchir par viaducs. Mai, sur un chemin ainsi contourné, une exploitation rationnelle ne comporte guère de vitesses normales dépassant 25 à 30 kilomètres par heure, et la traction est plus chère que sur un chemin à courbes de grand rayon. Dans l'avenir, si l'on voulait transformer la voie étroite en une voie large d'exploitation facile, on serait amené à modifier toute l'assiette du chemin.

Aujourd'hui même quel serait exactement le bénéfice résultant de la construction de voies étroites? cette question demande en chaque cas de la réflexion. Sur nos voies ferrées à grande section, on peut évaluer le prix moyen payé pour le transport à un kilomètre, soit d'un voyageur, soit d'une tonne de marchandise, à 0 fr. 06. On peut évaluer sur nos routes de terre le même transport à 0 fr. 15 (1). D'après un intéressant ouvrage concernant les che-

(1) Pour le prix de 6 centimes, voir les *documents* édités en 1872 par le ministère des travaux publics, pages 113 à 123; — pour celui de 15 centimes, voir le *Traité* de Perdonnet sur les chemins de fer, au commencement du premier volume.

mins de fer à voie étroite, publié récemment par M. l'ingénieur des mines Ledoux, la dépense d'exploitation, sur les trois premiers chemins cités à cet égard par l'auteur, est d'environ 0 fr. 15 par tonne et par kilomètre (1) : c'est le prix payé sur les routes de terre. Mais sur ces routes, la marchandise et le voyageur n'acquittent ni l'intérêt du premier établissement ni les frais d'entretien. Sur le chemin de fer, au contraire, pour que la construction en soit rémunératrice, le trafic doit solder ces dépenses ; quelle influence sur le coût des transports exercera cette obligation? Les plus médiocres railways des six principales compagnies rapportent environ 4000 francs de recette brute : ce qui répond à 66,000 voyageurs ou tonnes transportées à un kilomètre pour 0 fr. 06 chacun. Aux États-Unis la construction d'un kilomètre de chemin de fer ayant une voie étroite de $0^{m},90$ à 1 mètre a coûté en moyenne 122,000 fr.; dans quelques cas, il a été d'environ 80,000 fr. ; cela assigne pour le premier établissement du kilomètre une moyenne de 100,000 fr., et, pour l'intérêt, l'amortissement, l'entretien de ce kilomètre comptés ensemble à 7 fr. 50 p. 100, une annuité de 7,500 fr. Ces 7,500 francs répartis entre les 66,000 voyageurs ou tonnes kilométriques coûteront à chacun d'eux environ 0 fr. 12 ; ces 0 fr. 12 joints aux 0 fr. 15 déjà comptés font 0 fr. 27, c'est-à-dire un prix supérieur de 80 p. 100 à celui qui serait payé sur les routes de terre. Cet exemple est sans doute tiré de conditions très-défavorables : il fait cependant voir que, sur une direction déjà desservie par une route ordinaire, l'adoption de la voie étroite peut ne pas retirer à l'établissement d'un chemin de fer le caractère d'entreprise peu fructueuse.

M. de Labry, en donnant ces indications, a seulement désiré montrer que le sujet en question est complexe et ne peut être élucidé que par de sérieuses études.

M. Pascal Duprat, député des Landes, se borne, vu l'heure avancée, à indiquer quelques-uns des points qu'il aurait voulu traiter à fond. Il aurait notamment montré que les lignes secondaires répondraient parfaitement aux besoins nouveaux, si l'État avait fait pour elles ce qu'il a fait pour les grandes Compagnies. Le monopole, selon lui, coûte fort cher à l'État, malgré le peu de développement de nos réseaux. L'administration se montre systématiquement hostile aux canaux. M. Duprat se fait fort de montrer com-

(1) Chemin d'Ergastiria, 0 fr. 138 (page 103); — chemin de Saint-Léon, 0 fr. 115 (page 184); — chemin de Rochebelle, 0 fr. 177 (page 136).

ment on pourrait établir des lignes à bas prix, sans subvention ni dépenses de l'État.

Une discussion assez vive s'engage à ce sujet, entre MM. Pascal Duprat et Olry de Labry, mais elle est un peu trop technique pour que nous puissions la reproduire.

N.-B. Nos lecteurs trouveront l'opinion de M. Pascal Duprat dans l'analyse que nous publions de la discussion qui a eu lieu à l'Assemblée nationale.

BIBLIOGRAPHIE

Du régime des travaux publics en Angleterre, par M. Ch. de Franqueville. Paris, Hachette, 1875, 2 vol. in-8.

L'origine de cet ouvrage mérite tout d'abord d'être signalée, car elle en précise le caractère et en constate l'importance. L'auteur, successivement auditeur et maître des requêtes au Conseil d'État, remplit en outre, depuis plusieurs années, les fonctions de secrétaire d'une grande commission instituée au ministère des travaux publics pour l'examen des questions relatives aux chemins de fer et qu'a longtemps présidée notre savant confrère, M. de Parieu. A ce titre, M. de Franqueville, en 1864 et plusieurs fois depuis, a été chargé de missions en Angleterre pour y étudier plusieurs parties du régime des travaux publics, et il a consigné le résultat de ses recherches dans des rapports spéciaux qui, déjà en 1864 et 1872, ont été publiés par l'administration.

En 1873, il a reçu une nouvelle mission pour compléter ses études précédentes, et, en 1874, à son retour d'un dernier voyage en Angleterre, il a été invité par le ministre à publier un rapport général dans lequel il exposerait dans son ensemble tout le régime des travaux publics dans la Grande-Bretagne. Ce rapport forme quatre volumes, dont les deux premiers contiennent l'exposé même de l'auteur, et dont les deux derniers réunissent tous les textes importants des lois anglaises relatives aux travaux publics. Il est le résultat d'une véritable enquête, à laquelle M. de Franqueville s'est livré en demandant ses informations aux personnes les plus autorisées : à des dignitaires et à des membres du Parlement, — aux principaux fonctionnaires de l'administration anglaise, — aux directeurs des compagnies de chemins de fer.

Cet important travail, divisé en trois parties, étudie successivement tout ce qui concerne :

1° Les chemins de fer ;

2° Les routes et ponts, — les tramways, — les locomotives routières

qui commencent à se multiplier, magré la législation très-restrictive qui les régit;

3° La navigation qui comprend : les cours d'eau, — les canaux, — les ports et docks, — les phares et balises.

Mais la partie la plus considérable de l'ouvrage (1 vol. 1/2 sur 2) est consacrée aux voies ferrées.

L'auteur commence par présenter un résumé intéressant de l'histoire des chemins de fer en Angleterre et il y distingue cinq périodes.

De 1801 à 1830, on se livre à *des essais*. La première construction d'une voie ferrée remonte à 1801. On ne songeait alors qu'au transport des marchandises, et il devait s'effectuer au moyen de voitures traînées par des chevaux. La locomotive ne fut inventée par le célèbre ingénieur Robert Stephenson qu'en 1822. Elle fit son premier voyage en 1825, et excita, dit un journal du temps, la plus profonde admiration en parcourant 19 kilomètres à l'heure : ce n'est pas même aujourd'hui la vitesse de nos trains de marchandises. Le premier véritable *railway*, devant se servir de locomotives, et allant de Londres à Manchester, fut concédé en 1825 et fut ouvert en 1830.

De 1830 à 1845, commence pour les chemins de fer la période de *l'enfance*. Le Parlement pose les principes et fait des concessions. A l'expiration de ces quinze ans, 3748 kil. étaient en exploitation.

De 1846 à 1848, on entre dans ce qu'on a appelé *la manie* ou *la folie* des chemins de fer. Ce fut une véritable fièvre de construction et de spéculation. En novembre 1845, le Parlement se trouvait saisi de projets présentés par 1263 compagnies différentes, entraînant une dépense de 14,075,000,000 de francs. Dans les trois années 1845, — 1846, — 1847, le Parlement vota 580 bills concernant les chemins de fer et concéda 13,832 kil., devant coûter 5,844,000,000 de francs. — C'était trop : il fallut s'arrêter. Une loi vint bientôt proroger les délais d'exécution. Sur les 13,800 kilom. concédés, le Parlement dut autoriser l'abandon de 2,500 kil., dont la concession n'avait été demandée que dans un but de spéculation, et, en outre, plus de 3,200 kil., devant coûter un milliard, furent, en fait, inexécutés sans son autorisation.

De 1848 à 1858 s'ouvrit la période d'une concurrence excessive entre les voies ferrées. La valeur des actions éprouva d'énormes perturbations. Les titres des grandes compagnies oscillèrent entre 14 0/0 de prime et 80 0/0 de perte (1). Mais une réaction commença à s'opérer en 1850.

---

(1) Les actions du Great Western tombèrent de 6,276 fr. à 1,784 fr.; celles du London and Brighton de 243 fr. à 101 fr.; celles du Midland de 2,833 fr. à 1,809 fr. Les actions du Calédonian (1263 fr. payés) tombèrent à 434 fr. à la fin de 1848; celles de Manchester à Sheffield (884 fr. payés) étaient à 75 fr. 75 c.; celles du Nord-British flottaient entre 630 fr. et 303 fr.

« Cette crise fut profonde, dit M. de Franqueville, et l'émotion fut considérable

En 1858, commence l'époque des *fusions* qui se prolonge jusqu'à nos jours et n'est point encore à son terme. A l'origine, le nombre des Compagnies avait été immense et les concessions accordées à chacune d'elles très-peu étendues. Les inconvénients étaient tels que, dès 1846, sous la pression des faits, des intérêts, des nécessités pratiques, les Compagnies ont commencé à se réunir, soit par des traités de fusion, soit par des traités d'exploitation commune. A partir de 1858, le mouvement en ce sens s'est précipité.

La Compagnie de London and North-Western qui, à son début, n'était que la Compagnie de Londres à Birmingham, avec 258 kilomètres seulement à construire et à exploiter, a réuni, de 1846 à 1874, 60 petites Compagnies, et possède aujourd'hui un réseau de 2,566 kilomètres. — Le Great Western avait à l'origine, en 1836, 178 kil.; il a successivement absorbé 38 autres Compagnies et s'est ainsi formé un réseau de 2,418 kil.

Sur les 18,304 kil. aujourd'hui exploités dans l'Angleterre et le pays de Galles, 10 grandes Compagnies seulement en exploitent 13,947 kil., et on dit que bientôt elles se réduiront probablement à 4 (1).

Après ce résumé historique, l'auteur s'occupe successivement de la construction et de l'exploitation des voies ferrées dans la Grande-Bretagne. Il expose, avec une grande précision, comment les chemins de fer sont concédés par le Parlement, qui seul a le pouvoir de faire les concessions. Il entre, à ce sujet, sur les formes suivies par le législateur, dans des développements aussi curieux que détaillés, et dont l'intérêt s'élève fort au-dessus des questions de travaux publics, quelle que soit leur importance : car, pour ceux qui ne les connaissent pas, ils éclairent d'un jour nouveau les institutions parlementaires de l'Angleterre.

Les bills du Parlement se divisent en bills publics et bills privés, comme on distingue chez nous les lois d'intérêt général des lois d'inté-

---

dans le public, lorsque l'on vit baisser les dividendes de toutes les lignes et le prix de toutes les valeurs de chemins de fer..... Mais si la crise fut intense et sérieuse, elle ne fut pas longue; seulement la spéculation se retira des chemins de fer. Il y eut en somme moins d'affaires, mais il y eut plus d'affaires sérieuses.

« Le nombre des concessions fut moins considérable que par le passé, et la construction de nouvelles lignes se ralentit. On avait fait en moyenne 214 kil. par an, de 1834 à 1840 ; — 386 kil., de 1840 à 1845 — et 1,307 kil., de 1845 à 1850. — De 1850 à 1855, la moyenne annuelle descendit à 590 kil.; elle remonta à 684 de 1855 à 1860. » (*Régime des travaux publics en Angleterre*, t. I, p. 24 et 26.)

(1) Si cette nouvelle concentration s'opère, chacune des grandes compagnies anglaises aura en moyenne 3,480 kil.

En France, au 31 décembre 1873, 20,498 kil. étaient concédés à ce qu'on appelle les six grandes compagnies, soit en moyenne 3,430 kil. à chacune d'elles.

(*Statistique des chemins de fer*, publiée en 1874, par le Ministre des travaux publics, p. 7.)

rêt local; mais, tandis que dans les deux cas les formes suivant lesquelles procède la législature française sont à peu près les mêmes, en Angleterre elles diffèrent essentiellement.

Les bills publics qui statuent par voie de disposition législative ou réglementaire sur des matières d'intérêt public et général sont présentés par le gouvernement ou par les membres du Parlement en vertu de leur droit d'initiative. Les bills privés ont pour objet les demandes adressées par les localités, les corporations, les compagnies, les citoyens, sollicitant du Parlement une résolution qui doit leur profiter et peut nuire à d'autres. Ces demandes ne sont pas considérées comme formées au nom de l'intérêt public qu'elles peuvent cependant affecter, mais au nom d'un intérêt particulier qui, souvent, provoque des intérêts contraires : elles ne sont présentées que par les parties privées elles-mêmes et peuvent être contestées par les tiers qui peuvent y former opposition. Dès lors, elles sont soumises à une procédure qui tient autant des formes judiciaires que des formes législatives.

Ainsi, celui qui veut établir un chemin de fer en Angleterre, après en avoir étudié le tracé et en avoir fait dresser le plan conformément à des règles prescrites, après avoir constitué une compagnie dans des formes déterminées, doit soumettre lui-même et directement sa demande en concession au Parlement par l'intermédiaire d'officiers publics (les *solicitors*), analogues à nos avoués, et par le ministère d'avocats.

Une première vérification préliminaire, faite par des officiers du Parlement qu'on appelle des *examinateurs*, constate que les formalités et les publications légales ont été accomplies, et le projet est soumis (1) dans l'une des deux Chambres, celle des Communes, par exemple, aux trois lectures exigées par le règlement.

La première lecture est de pure forme. A la seconde, des objections portant sur le principe même du bill peuvent se produire : les membres du gouvernement qui, jusque-là, sont restés à peu près complètement étrangers aux projet, peuvent manifester leur opinion. Il est très-rare que le bill soit discuté, à plus forte raison qu'il soit rejeté : ce n'est encore qu'une formalité, après laquelle la demande en concession est renvoyée à une commission, et c'est là que commence le débat.

---

(1) C'était autrefois le privilége de la Chambre des Communes d'être saisie la première de tout projet donnant lieu à une perception d'impôt, de taxe ou de péage. Mais, sur les recommandations du comité parlementaire de 1858, il a été décidé, afin d'accélérer le travail, qu'une partie des bills de chemins de fer serait examinée en premier lieu par la Chambre des lords. En conséquence, au commencement de chaque session, le président du comité des voies et moyens de la Chambre des Communes et le président des comités de la Chambre des lords se réunissent pour décider à laquelle des deux assemblées sera d'abord soumis chacun de ces bills. En général, le travail est réparti par moitié entre les deux chambres.

Les compagnies concessionnaires de chemins déjà exploités ou concédés et qui se croient lésées par l'entreprise nouvelle, les propriétaires des terres qu'elle doit traverser, les intérêts, en un mot, avertis par les publications réglementaires, ont pu former opposition au projet.

Si aucune opposition n'a été formée, s'il s'agit d'un *Bill non-opposé*, il est simplement renvoyé au président du comité des voies et moyens assisté de deux membres du Parlement ou d'un membre et d'un *référée* (1). Il n'arrive guère qu'en l'absence d'opposition le projet ne soit pas approuvé par la commission, et il est soumis, pour la forme, à la troisième lecture.

Si, au contraire, il y a des oppositions, si le *Bill est opposé*, il est renvoyé à une commission de quatre membres et d'un *référée* désignés, non par la Chambre entière, mais suivant un procédé plus simple et plus expéditif, par deux comités peu nombreux et permanents que la Chambre forme dans son sein au commencement de chaque session (2).

Devant cette commission, les auteurs du projet et tous ceux qui y ont formé opposition, — les *demandeurs* et les *défendeurs*, — sont représentés par leurs avoués et leurs avocats. Des témoins sont entendus. Un débat contradictoire, souvent vif et prolongé, s'engage comme devant un tribunal, et la commission se prononce successivement sur le principe même et sur les différentes clauses du bill.

Quand l'avis de la commission est contraire au projet, le bill est rejeté. Sans doute, en droit, un membre du Parlement pourrait faire une motion pour obtenir qu'il vînt en troisième lecture ; mais, en fait, cela n'a jamais lieu, et la décision de la commission est souveraine.

Si la commission adopte le bill, il est déposé avec les modifications qu'elle y a introduites et un rapport sommaire sur le bureau de la Cham-

---

(1) Les *référées* sont des espèces d'arbitres institués en 1864 : ce sont des fonctionnaires salariés, nommés par le *speaker* et formant avec lui la cour des référées.

(2) C'est le *Comité général des bills de chemins de fer et de canaux* et le *Comité de choix* : le premier choisit dans son sein le président de chaque commission, et le second en désigne les autres membres et le référée.

Les membres des commissions doivent, avant la première séance, signer une déclaration ainsi conçue : *je certifie que mes commettants n'ont aucun intérêt et que je n'ai aucun intérêt dans ce bill et que je ne voterai sur aucune des questions qu'il pourra soulever, sans avoir bien écouté et sans avoir été convaincu par l'enquête.*

Quelquefois la commission est *mixte*, c'est-à-dire composée de trois lords et de trois membres de la Chambre des Communes. Ces commissions mixtes des deux Chambres ont l'avantage d'éviter aux parties des frais et des lenteurs ; mais elles ont l'inconvénient d'enlever aux opposants leur droit d'appel d'une Chambre à l'autre. Elles sont, d'ailleurs, assez rarement constituées. La règle générale est que tout bill soit successivement examiné par chacune des chambres.

bre, et il est procédé à la troisième lecture sans que presque jamais il y ait discussion.

M. de Franqueville signale et compare les inconvénients et les avantages que présente ce mode de concession. Il montre que le gouvernement n'a aucun contrôle sur le choix des tracés, aucun moyen d'obtenir qu'une compagnie se charge d'exécuter une ligne peu fructueuse et de desservir des régions abandonnées; que le Parlement n'a lui-même qu'une action fort limitée. Mais, suivant lui, le caractère principal et le plus frappant de ce système de législation, c'est l'ensemble des sérieuses garanties qu'il offre aux droits et aux intérêts de tous. La publicité si large donnée aux projets, les avis qui vont chercher jusque chez eux tous les intéressés, les moyens nombreux d'opposition garantis par les règlements parlementaires, lui paraissent préférables à nos enquêtes préliminaires.

Toutefois, il reconnaît que cette procédure a pour conséquence d'entraîner des frais dont l'énormité serait à peine croyable si les chiffres cités n'étaient empruntés à des documents officiels. Il faut payer des droits élevés soit au profit du Trésor, soit au profit des oficiers publics du Parlement, les *examinateurs* et le *referese*, dont l'interventions est nécessaire, et des honoraires plus considérables encore aux avoués et aux avocats qui représentent les parties, afin de rémunérer leur ministère et leur assistance dans les séances souvent très-longues et très-nombreuses des commissions. Ce mot qu'il cite d'un lord-chancelier : *L'Angleterre est le paradis des légistes*. est justifié par les faits suivants : De 1848 à 1860, c'est-à-dire dans l'espace de douze ans, huit grandes compagnies ont dépensé en frais parlementaires 127,885,939 fr., savoir : — Midland, 28,308,305 fr.; — London and Nord Western, 25,033,658 fr.; — Great Western, 20,685,567 fr.; — South Eastern, 13,779,101 fr.; — Lancashire and Yorkshire, 13,755,200 fr.; — Great Northern, 9,550,029 fr.; — London and South Western, 8,004,725 fr.; — Caledonian, 9.969,354 fr. (1).

(1) « Il y a des exemples particuliers véritablement incroyables. Lorsqu'il s'agit, par exemple, de la concession de la ligne de Londres à Brighton, il se présenta quatre compagnies rivales qui dépensèrent dans l'espace d'un an 2,525,000 fr. en frais parlementaires. Elles étaient représentées devant le Parlement par vingt avocats ordinaires, six sergents ou conseils de la couronne, vingt *solicitors*, toute une brigade d'agents parlementaires, experts, ingénieurs, etc..., ayant pour seule occupation de se combattre et de se contredire. — Peu après, le chemin de Stone à Rubgy, demandé par la compagnie du *Trent-Valley*, fut refusé par le Parlement : les frais s'étaient élevés à 3,686,500 fr. — Le bill du *Great Northern*, présenté en 1846 et combattu par cinq compagnies, ne put être adopté avant la fin de la session, bien que la commission eût tenu quatre-vingt-deux séances. Il fut voté l'année suivante après quatre semaines d'examen; mais le prix en fut pour la compagnie de 12,625,000 fr.; et, quand il fallut faire modifier certaines clauses, quelques mois plus tard, il se trouva que la compagnie avait dépensé 265,750 fr. en frais parlementaires pour une ligne de 394 kil.» (*Régime des travaux publics en Angleterre*, t. I, p. 126.)

Le chemin concédé, la construction commence. L'exécution des travaux met nécessairement la Compagnie en présence de la propriété privée dont elle doit prendre possession. Ici, le régime anglais diffère peu du nôtre. Pour l'acquisition à l'amiable et l'expropriation des terrains, la prise de possession d'urgence, les occupations temporaires, les extractions de matériaux, les deux législations sont à peu près les mêmes.

Lorsque le chemin est construit, l'autorité intervient, comme chez nous, pour vérifier les conditions de la construction avant que la voie soit livrée à l'exploitation. C'est la plus importante des attributions que la loi confère au *Board of trade* en matière de chemins de fer. Si ses pouvoirs sont peu étendus, en ce qui concerne les concessions, ils sont au contraire considérables lorsqu'il s'agit de l'ouverture des lignes nouvelles. Le contrôle de l'administration anglaise est ici d'autant plus complet et d'autant plus minutieux qu'elle est restée plus étrangère au choix du tracé, à la confection du plan, à l'exécution des travaux.

L'organisation et l'administration des compagnies offrent une grande analogie dans les deux pays; mais leurs rapports avec l'État diffèrent essentiellement. Cette différence est la conséquence de la diversité même des principes suivis ; ici, une large intervention de l'État dans les concessions et là, l'initiative presque absolue des intérêts privés. On sait d'ailleurs qu'en France les voies ferrées concédées temporairement doivent faire retour à l'État, tandis qu'en Angleterre le législateur donne aux compagnies un droit de propriété perpétuelle.

La ligne une fois reçue et ouverte, le concessionnaire a toute liberté, et l'autorité de l'administration ne s'exerce plus guère que par voie de conseils, conseils qui sont rarement donnés et plus rarement suivis. Ainsi, pour le service des trains notamment, le gouvernement est absolument désarmé. Les compagnies n'ont qu'une obligation formelle, qui consiste à faire circuler tous les jours dans chaque sens un convoi s'arrêtant à toutes les stations, et dont la marche doit être approuvée par le *Board of trade*. En dehors de cette obligation, elles peuvent faire autant ou aussi peu de trains qu'elles le trouvent bon. Il en est de même à l'égard des tarifs : ici, nécessité d'une approbation administrative pour toute augmentation ou diminution des prix perçus, même dans les limites du maximum ; là, une liberté absolue d'action et une telle absence de contrôle qu'on peut percevoir et qu'on perçoit quelquefois, en fait, des prix supérieurs au maximum fixé par les actes de concession.

Les rapports des compagnies de chemins de fer avec le gouvernement, en Angleterre et en France, présentent une autre différence importante au point de vue des services publics de l'État et des intérêts pécuniaires du Trésor. — L'administration des postes britanniques paye aux chemins de fer pour le transport des correspondances des sommes qui se sont élevées dans l'exercice 1873-74 à 16,422,978 fr.; chez nous, la gra-

tuité de ce transport assure à l'État une économie qu'on évalue à 25,500,000 fr. — Les administrations de la guerre et de la marine sont soumises en Angleterre pour tous leurs transports aux tarifs ordinaires ; en France, des tarifs réduits procurent au Trésor une économie annuelle de 25,000,000. — Enfin, on a établi, dans le Royaume-Uni un impôt de 5 p. 0/0 sur les voyageurs qui a produit, en 1872, une recette de 13,321,092 fr. L'impôt français sur les voyageurs et aussi sur les marchandises de grande vitesse est de 20 p. 0/0, et son produit s'est élevé pour la même année 1872 à 61,294,813 fr. (1), sans parler de l'impôt plus récent de 5 p. 0/0 sur les marchandises de petite vitesse.

Les rapports des compagnies avec le public ne diffèrent pas moins, dans les deux pays, soit qu'il s'agisse du transport des voyageurs ou de celui des marchandises. Mais les différences très-sensibles qu'on remarque dans le mode d'exploitation des chemins anglais et des chemins français portent sur des détails si nombreux et si minutieux qu'il serait difficile de les énumérer ici et qu'il faut renvoyer à la lecture du livre. On peut dire qu'en général le public trouve sur les chemins anglais moins de réglementation, plus de liberté et de facilités ; mais que les tarifs y sont plus élevés et les accidents moins rares (2).

---

(1) Les recettes que les chemins de fer ont procurées au Trésor français en 1872, ont atteint le chiffre de .... 106.825.470 fr.
et les économies réalisées par différents services publics, ont été de 55.942.330

En tout..................... 162.767.800 fr.

Cette somme représente 9,371 fr. par kilomètre et pourrait, si elle était distribuée aux actionnaires, augmenter de plus du double le chiffre des dividendes.

Il serait rigoureusement exact de retrancher du chiffre précédent une vingtaine de millions pour l'impôt foncier qu'on y a compris et qui, dans tous les cas, aurait été payé à l'État par le propriétaire du sol, et pour certains autres impôts, ce qui réduirait les avantages pécuniaires annuels de l'État à 142,000,000 fr. Si on tient compte des 1,170 millions dépensés par le Trésor en travaux et en subventions pour la construction des lignes et si on déduit l'intérêt et l'amortissement de ce capital, calculés à 5,65 p. 100, — soit 66 millions — de la somme qui vient d'être citée, il reste encore à l'État un bénéfice annuel de plus de 75 millions. (*Régime des travaux publics en Angleterre*, t. II, p. 409.)

(2) « Il faut, dit M. de Franqueville, pour se former une idée exacte sur ce point, remonter à quelques années en arrière et prendre une période suffisamment longue... Je prends donc pour le Royaume-Uni la période décennale de 1864 à 1873, et pour la France les 9 années de 1861 à 1869, plus l'année 1872. On comprend aisément les motifs qui me font supprimer les tristes années 1870 et 1871, pendant lesquelles l'exploitation de nos chemins de fer a été faite en dehors des conditions normales. Il ne s'agit d'ailleurs que des voyageurs tués ou blessés par le fait de l'exploitation. Pour ces 10 années, le chiffre des morts a été de 65 en France, et de 271 dans le Royaume-Uni ; celui des blessés de 2,191 sur les chemins français, et de 9,221 sur le réseau britannique, — et je dois rappeler que la statis-

L'auteur ne pouvait négliger la question si anciennement et si vivement controversée de la concurrence possible et utile entre les voies ferrées. Il reconnaît que la pensée de cette concurrence était à l'origine dans l'intention du législateur anglais ; mais il constate qu'elle a complètement échoué devant les faits, les intérêts, les nécessités pratiques (1). On a vu se vérifier l'exactitude d'un aphorisme que l'esprit sagace et pénétrant de Stephenson avait entrevu et que le célèbre ingénieur avait formulé en ces termes courts et précis : *là où l'entente est possible, la concurrence est impossible.*

Non-seulement il n'y a plus de concurrence véritable en Angleterre entre les voies ferrées ; mais la concurrence plus naturelle, plus légitime, plus efficace entre les canaux et les chemins de fer n'y existe plus, pour ainsi dire. La Grande-Bretagne possède 6,670 kilomètres de voies navigables, cours d'eau et canaux ; ces derniers sont presque tous concédés à des compagnies particulières qui, la plupart, ont réussi à s'entendre avec un certain nombre de compagnies de chemins de fer et ont obtenu du Parlement l'autorisation de leur céder leurs concessions. Sur les 6,670 kil. de voies navigables, 2,769 kil. de canaux, c'est-à-dire, les deux cinquièmes, sont ainsi légalement et ouvertement entre les mains des compagnies de chemins de fer, et les autres canaux qui restent soi-disant indépendants, se trouvent d'une façon plus ou moins directe sous l'influence des voies ferrées, ou, par des traités secrets, reçoivent à certaines conditions une garantie de profits annuels qui éteint toute concurrence.

L'exposé si complet de tout ce qui concerne la concession, la construction, l'exploitation des chemins de fer est suivi de développements moins étendus, mais non moins intéressants sur les routes et les chemins, les cours d'eau et les canaux, les ponts et les docks. Un chapitre final intitulé *Conclusion*, résume et apprécie, dans son ensemble, tout le système appliqué par l'Angleterre à l'exécution et à l'entretien de ses travaux publics et le compare au système suivi en France. Cette étude approfondie, judicieuse, impartiale, attribue, sur certains points, la

---

tique est faite en France de la façon la plus scrupuleuse, tandis qu'en Angleterre elle est très-incomplète et donne, de l'aveu même de l'administration, des chiffres très-inférieurs à la réalité. » (*Régime des travaux publics en Angleterre*, t. II, p. 113.)

(1) Après avoir rapporté une page très-curieuse de l'enquête anglaise de 1872, M. de Franqueville ajoute : « Peu à peu la concurrence s'est affaiblie, puis elle a cessé tout à fait. Aujourd'hui, l'industrie des chemins de fer constitue un vaste et puissant monopole. Le nombre des réseaux tend à diminuer ; l'importance de chacun s'accroît constamment, et là où des lignes possédées par des compagnies différentes desservent les mêmes points, les tarifs de marchandises aussi bien que de voyageurs, sont fixés d'un commun accord, et leur taux est absolument semblable. » (*Régime des travaux publics en Angleterre*, t. II, p. 455.)

supériorité au régime anglais, et, sur d'autres, signale la supériorité du régime français auquel, tout bien considéré, elle finit par donner la préférence. Une double conclusion s'en dégage. C'est, d'une part, que les deux peuples en partant de principes entièrement opposés, ici, l'intervention très-large de l'État et là, l'initiative presque exclusive des localités et des particuliers, et en suivant pour l'exécution des procédés très-différents, sont arrivés ou arriveront prochainement (1) à des résultats à peu près semblables, soit quant à l'étendue des voies de communication de toute espèce, soit quant aux services qu'elles rendent à tous les intérêts de la vie civile, commerciale et industrielle. C'est, d'autre part, qu'il en eût, sans doute, été tout autrement si on avait voulu imposer les mêmes règles et la même conduite à deux pays qui diffèrent autant par le génie même de la nation, par le caractère et les habitudes des populations, par l'uniformité plus ou moins constante ou l'inégalité plus ou moins variable de la configuration, de la nature, et de la fécondité du sol, enfin par l'abondance plus ou moins ancienne des capitaux accumulés et la puissance plus ou moins éprouvée du crédit.

---

(1) « La longueur des lignes de chemins de fer en exploitation au 1er janvier 1871 était, dans le Royaume-Uni, de 25,892 kil.; en France, de 18,513 kil.

« ..... Les Anglais, d'ailleurs, avaient commencé bien avant nous la construction de leur réseau. En 1842, les lignes du Royaume-Uni présentaient déjà un développement de plus de 3,000 kilomètres, et nous n'en avions que 593. Dix ans plus tard, en 1852, nos voisins avaient construit 11,800 kil. et nous n'en possédions que 3,860. En 1862, on trouve 18,600 kil. contre 11,[illegible]00 et la longueur des lignes construites en France, de 1860 à 1870, dépasse légèrement celle des chemins ouverts pendant cette même période de l'autre côté du détroit.....

« .... Le moment n'est pas éloigné où les lignes des deux pays présenteront un égal développement kilométrique. La longueur des voies ferrées à construire dans le Royaume-Uni est, en effet, très-inférieure à celle des lignes concédées en France, et l'on peut dire que le nombre de kilomètres de chemins de fer construits et à construire, en vertu de concessions faites, est sensiblement égal des deux côtés du détroit. — Au 1er octobre 1874, en effet, les lignes exploitées en France représentaient une longueur de 20,809 kil. et les lignes concédées faisaient une longueur totale de 28,616 kil.....

« ..... On a vu que le réseau des voies de terre du Royaume-Uni est d'environ 319,091, tandis que les routes et chemins de diverses catégories de la France présentent un développement total de 415,[illegible]2 kil. Proportions gardées, le territoire anglais serait mieux desservi que le nôtre puisqu'il aurait un kil. de route par kilomètre de territoire, tandis que nous n'en avons que 800 mètres environ pour la même superficie. Mais lorsque les routes à construire seront achevées, notre réseau aura 629,[illegible]99 kil.....

« ..... Les voies navigables du Royaume-Uni représentent une longueur totale de 6,670 kil., tandis que celles de la France ont un développement de 11,642 kilt Notre réseau est donc notablement plus considérable, même proportionnellement à l'étendue respective de chaques pays. » (*Régime des travaux publics en Angleterre*, t. II, p. 446-460-465.)

En consacrant son temps et son intelligence à l'étude des grandes questions de travaux publics, M. Charles de Franqueville ne fait que suivre une tradition de famille; il la suit avec succès. Par une carrière honorable de plus de trente années et par d'éminents services, le père s'est élevé au premier rang de nos meilleurs administrateurs ; par des travaux comme celui que j'ai l'honneur d'offrir à l'Académie, le fils se fera une place distinguée parmi nos publicistes. (*Rapport à l'Académie des sciences morales et politiques*). AD. VUITRY.

ADRIEN BALBI. — ABRÉGÉ DE GÉOGRAPHIE, ouvrage adopté par l'Université, 4e édition, revue par M. HENRY CHOTARD ; avec un atlas de 12 cartes nouvelles. Gr. in-8 de 1644 p. à 2 col. Paris, Renouard.

L'*Abrégé de géographie* d'Adrien Balbi parut en 1833. Sous ce titre modeste, il offrait, en réalité, la première œuvre importante et sérieuse qui eût été faite dans ce genre de travaux. L'auteur était fort jeune encore à cette époque ; il eut le temps et la joie de voir le succès de son livre et d'en refaire deux éditions . la seconde en 1837, la troisième en 1846, presque à la veille de sa mort, survenue en 1848.

L'an dernier, la librairie Renouard a donné la 4e, complètement revue, refondue, et mise au courant de tous les faits politiques, comme des découvertes et des voyages les plus récents.

Depuis quarante-deux ans, en effet, la géographie a fait, chez nous comme ailleurs, de grands et rapides progrès, suite inévitable du mouvement et des événements qui ont modifié tant de choses sur toute la surface du globe. Les voyages, les explorations, les missions, les voies ouvertes, les pays mieux connus, les traités, les luttes et les guerres encore si fréquentes dans ce siècle de civilisation, tous les incidents, en un mot, qui intéressent ou agitent l'humanité, font, dans de courtes périodes, comme une géographie neuve et nouvelle. Si bien que le livre et la carte sont presque toujours à retoucher, quand ils ne sont pas à refaire totalement.

C'est ce rude travail qu'a entrepris M. Henry Chotard, un normalien, professeur à Besançon ; c'est ce lourd arriéré de plus de vingt-cinq années si remplies qu'il a tenté de liquider dans cette 4e édition. Et, comme pour lui prouver, s'il en eût douté un instant, que sa tâche était la toile de Pénélope, à peine si l'imprimerie recevait ses feuillets, que la guerre venait les annuler en partie, diminuant la France, unifiant l'Italie, changeant la monarchie espagnole en république, laquelle s'est à son tour changée en monarchie.

En même temps, moins brusques que la guerre, la paix et les alliances, ouvraient de tous côtés de larges routes ou de vastes débouchés.

apportaient leurs calmes et utiles bouleversements dans l'œuvre à peine refaite; les livres, les journaux, les bulletins géographiques, chaque jour plus nombreux, y joignaient leur contingent de documents et de statistique. C'est ainsi que cette dernière édition a pu contenir tout ce que l'on doit chercher et désirer aujourd'hui en matière de géographie naturelle, politique, industrielle et commerciale.

L'*Abrégé de géographie*, dans ses 1,644 pages à deux colonnes, renferme : une excellente introduction à la géographie; — les principes généraux de la science, avec la méthode et les données actuelles ; — puis les cinq grandes divisions ou parties du monde; — un tableau très-détaillé, et surtout très-clair, des Monnaies circulant sur tous les points du globe ; — enfin, un *Index* d'environ 20,000 mots, et le tout, il faut le reconnaître, exécuté avec autant de soin que de conscience et parfois de louable scrupule.

Un *Atlas* de 12 cartes accompagne et complète l'ouvrage. Les deux sont dignes, à tous égards, de la maison qui a, la première, tenté ces larges publications géographiques, et publié, à la suite du Balbi, le *Dictionnaire géographique et statistique* d'Adrien Guibert, resté, comme le premier, un de ces trop rares modèles d'un livre bien fait.

EDMOND RENAUDIN.

LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER (tarifs, délais, droits et obligations des expéditeurs et des destinataires; responsabilité des compagnies; impôts). Traité théorique et pratique, par LOUIS SARRUT, docteur en droit, avocat à la Cour de Nîmes. Paris, A. Chaix et Cie, 1874. Un très-fort volume in-8.

Le titre de cet ouvrage dit assez clairement ce qu'il est et ce qu'il n'est pas. Nous ne manquons point d'écrits relatifs à cette partie nouvelle de la législation et de la jurisprudence, que les chemins de fer ont fait naître avec eux. Celui-ci laisse de côté toute théorie ; et, dans l'ample matière du sujet, il a limité son étude, mais pour mieux l'approfondir, au contrat de transport des marchandises. Avons-nous besoin de dire quelle importance a prise sur les chemins de fer l'application de ce contrat? Si le transport des voyageurs donne un produit de 200 millions par an, le transport des marchandises s'élève au double, et nous verrons chaque année grandir ces chiffres. Un trafic d'un demi-milliard, évidemment, ne s'effectue pas sans beaucoup de difficultés particulières, et on sait, de reste, quelle que soit la simplicité apparente de notre législation et de nos règlements, à combien de critiques et de plaintes n'a cessé de donner lieu, de la part du commerce, le régime de l'exploitation de nos voies ferrées.

L'année dernière (le 14 mars), a été déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale un Rapport présenté par M. Dietz-Monnin au nom de la

Commission d'enquête des chemins de fer, et plus particulièrement de la deuxième sous-commission, dite des tarifs. La presse ne s'en est pas occupée avec le soin que la question comporte, sans doute parce qu'elle a attendu la publication des conclusions de ce rapport, qui n'est qu'un dépouillement de doléances, dont le caractère universel n'est pas assez complet, et qui a paru demander un supplément d'enquête pour avoir toute sa valeur. Nous sommes bien loin de croire que les plaintes du du commerce soient vaines, et dès 1863 une commission administrative a établi les points principaux du débat qui s'éternise entre les expéditeurs ou les destinataires et les compagnies; mais celles-ci ne sont pas non plus sans motifs de se plaindre, tantôt de la négligence et tantôt des exigences ou des prétentions de leurs adversaires. Mieux vaut discuter que de disputer; et mieux vaut d'abord s'instruire exactement des devoirs comme des droits réciproques que nous donne et nous impose à tous l'existence du nouveau mode de transport.

C'est cette instruction qu'il devient aisé d'acquérir avec un bon guide, comme le livre de M. Louis Sarrut.

L'œuvre est méritoire par le nombre et l'étendue des services qu'elle est destinée à rendre, et par la peine qu'il a fallu prendre pour la concevoir et l'exécuter. La peine même n'eût été rien, si l'esprit d'ordre et la clarté avaient fait défaut; mais nous n'avons pas à reprocher à l'auteur de n'avoir pas su faire son plan et de s'être perdu dans la confusion des détails. Rien n'est commode à employer comme ce manuel, à l'aide des quatre tables qui le terminent, et il n'est si menue question qui n'y trouve aussitôt sa réponse de droit et de fait. Mais nous espérons que le commerce français, dans l'intérêt duquel on a publié ce livre, si peu qu'il ait l'habitude de faire un effort pour s'éclairer sur ses intérêts, tout en aimant à récriminer sur l'abandon où il s'imagine qu'on les laisse, ne se contentera pas de consulter ce traité pour y trouver des solutions de détail, tel que le besoin journalier des affaires les lui fait désirer de connaître, et qu'il en fera la lecture autrement qu'à coups de pouce, pour se rendre compte une bonne fois de ce qu'il doit et de ce qui lui est dû dans cette association réelle de l'activité des chemins de fer et de la sienne.

Nous disions tout à l'heure que M. Sarrut ne s'est pas abandonné aux discussions théoriques. Il n'en a pas pour cela négligé les principes du contrat qu'il examine dans toutes ses applications, et, en nous donnant le dernier état d'une jurisprudence qui a varié plus d'une fois déjà, il la juge. Ajoutons qu'il s'est acquitté de cette partie de sa tâche, et ce n'est pas la moindre utilité de son livre, sans jamais faire dévier ses lecteurs de l'exacte connaissance des fondements du droit civil et du droit commercial. Les jurisconsultes eux-mêmes et les économistes ont leur part à prendre au service qu'il a ainsi voulu rendre au commerce, et ce traité doit rester dans leur bibliothèque.

On ne nous demandera pas de faire l'analyse d'un ouvrage si substantiel et si plein. Qu'il nous suffise de dire que chacun des quatorze chapitres dont il se compose est une monographie à laquelle rien absolument ne fait défaut. Les voici dans leur ordre, qui est celui où effectivement toutes les questions se présentent dans la pratique :

I. Généralités sur le contrat de transport. — II. Principes généraux qui régissent les tarifs (homologation, égalité, publicité). — III. Classification des tarifs. Taux des tarifs. Mode d'application. — IV. Frais accessoires. — V. Obligations des expéditeurs et des compagnies. — VI. Délais. — VII. Obligations des destinataires et des compagnies à l'arrivée. — VIII. Factage, camionnage, réexpédition. — IX. Retard. — XI. Perte, avaries, manquants, déchets. — XI. Restrictions à la responsabilité des compagnies — XII. Action en responsabilité. — XIII. Transports prohibés ou soumis à des conditions spéciales. — XIV. Impôts.

Le dernier chapitre est loin d'être un hors d'œuvre ; car, en attendant que l'expérience condamne une partie au moins des charges de finances que, dans la hâte de nos partis pris, nous avons imposées à l'industrie des transports, c'est-à-dire au commerce, il faut bien les supporter et savoir en quoi elles consistent. Sur ce point, comme sur tous les autres, le livre de M. Sarrut nous renseigne avec la plus scrupuleuse exactitude. Ce ne sont pas seulement des analyses et des explications, ce sont les textes mêmes des lois qu'il met sous nos yeux, partout où il est de notre intérêt de les connaître.

P. B.

La syphilis et la prostitution dans leurs rapports avec l'hygiène, la morale et la loi, par le Dr H. Mireur. In-8°, Paris, G. Masson, 1875.

Le Dr Mireur, médecin-inspecteur du dispensaire de salubrité publique à Marseille, vient d'écrire sur la prostitution un ouvrage qui est de nature à intéresser les économistes. Prenant pour épigraphe de son livre ces paroles, que « la protection sanitaire est de salut public », il étudie, surtout au nom de l'hygiène sociale, les mesures de préservation générales de la syphilis, ce que ses confrères appellent du nom de prophylaxie. En cela, il invoque l'intérêt de tous.

En Amérique et en Angleterre, on a argué du respect dû à la liberté individuelle pour rendre illusoires toutes les mesures de prophylaxie de la maladie vénérienne proposées par les médecins.

Le Dr Mireur pense qu'en Angleterre et en Amérique on a eu tort. Il ne cherche pas, du reste, à abolir la prostitution, cette plaie de toutes les sociétés, civilisées ou non ; il ne demande à réglementer le mal que dans l'intérêt universel. Protéger le plus grand nombre contre les droits abusifs de quelques-uns, n'est-ce pas là une des premières conditions d'existence du corps social ?

L'auteur, dans les moyens de prophylaxie qu'il propose, examine d'abord les travaux de ses devanciers, notamment au congrès international de Paris en 1867 et au congrès médical de Vienne en 1873; ensuite, il nous fait connaître le résultat de ses propres méditations. Le triple but qu'il s'est efforcé d'atteindre est d'assurer l'hygiène, de protéger la morale et de garantir l'exécution fidèle de la loi. Ce sont, dans l'espèce, les trois conditions indispensables à tout système de préservation publique. Dans tous les cas, c'est le bien de l'humanité qui est en cause, et il faut savoir gré à l'auteur d'avoir tout le temps été guidé par un mobile aussi élevé.

La division du livre est bonne. Après un aperçu historique, à notre avis un peu trop court, l'auteur aborde l'étude des mesures d'exception proposées pour combattre le mal qu'il voudrait entièrement détruire. Il entre dans quelques détails sur la prostitution en France, notamment à Paris, et à ce sujet il a plus d'une fois occasion de citer les curieuses études de M. Maxime Du Camp, que les lecteurs du *Journal des Économistes* n'ont certainement pas oubliées. Abordant enfin l'examen des améliorations prophylactiques proposées par les auteurs, il nous fait part de ses vues personnelles, dont quelques-unes sont neuves et vraiment originales. Il les défend pied à pied, et répond victorieusement à toutes les objections. Toute cette partie du livre est à méditer, et s'adresse principalement à nos administrateurs et à nos hommes d'État, à ceux qui ont charge d'âmes et peuvent seuls introduire dans cette délicate matière les modifications que demande la défense de la société.

L'ouvrage est terminé par un chapitre qui n'est pas le moins intéressant de tous : *De la nécessité d'établir chez tous les peuples un système uniforme de prophylaxie publique.* Il est accompagné de documents historiques, explicatifs, qu'on consultera avec profit depuis le statut apocryphe de 1347, en provençal, de la reine Jeanne de Provence, relatif au *bordeou* d'Avignon, jusqu'au message de l'an IV du Directoire au Conseil des Cinq-Cents. Un arrêté du Parlement de Paris de 1496, et une ordonnance du prévôt de 1498, tous deux relatifs aux malades de « grosse vérole », ouvrent la série des pièces relatives à la France, malheureusement fort incomplète.

Ce livre est écrit d'une bonne plume, avec conviction, avec clarté, et de plus il s'y dégage à chaque ligne comme un vif sentiment de philanthropie, qui n'est pas un des moindres titres de l'auteur à notre approbation. En somme, c'est le livre d'un homme de bien, et sous ce rapport nous ne pouvions le passer sous silence.

L. S.

CHRONIQUE ÉCONOMIQUE

SOMMAIRE : Comment peut s'expliquer la crainte d'une nouvelle guerre entre la France et l'Allemagne. — Rapide élaboration des lois constitutionnelles complémentaires par la nouvelle Commission des Trente. — Discussions à l'Assemblée nationale relatives aux Caisses d'épargne, au régime des prisons, à la liberté d'enseignement, aux universités projetées par les congrégations religieuses, au monopole des chemins de fer. — Loi autorisant la conversion ou le remboursement de l'emprunt Morgan. — Loi complétant les mesures fiscales des lois de 1816 et 1818 et établissant de nouveaux décimes additionnels sur les droits de douanes, les contributions indirectes, le timbre, le sel.— *Statu quo* des affaires en Espagne. — Signature du traité relatif à l'administration internationale des poids et mesures.—Congrès des socialistes allemands à Gotha.—Mort de M. de Rémusat.

Nous écrivions, il y a un mois, sous l'impression de la crainte récente d'une nouvelle guerre franco-allemande. Il est difficile de savoir si l'on a, au sein du gouvernement allemand, ressenti ou affecté de ressentir des inquiétudes sur l'état des forces militaires de la France, en voie de réorganisation. Mais il semble bien ressortir de tout le bruit qu'a eu cet incident que ces inquiétudes n'ont réellement pas inspiré au gouvernement de Berlin l'idée de déclarer la guerre à la France pour lui faire accepter une aggravation des conditions du traité de Francfort, mais que ce gouvernement n'a pas été fâché de le faire croire. D'autre part, il semble avéré que les diverses puissances de l'Europe auraient été disposées à se ranger derrière la Russie pour intervenir en faveur du maintien de la paix, si l'attitude finale du gouvernement de Berlin n'avait pas rendu inutile cette démonstration diplomatique.

Au fond, M. de Bismarck sait ce qu'il en coûte à la Prusse de jouer ce rôle de matamore, et il ne serait pas fâché de trouver un prétexte pour forcer la France à désarmer, afin de pouvoir désarmer lui-même. Une diplomatie habile pourrait tirer bon parti de cette situation et demander une entente en vue d'un armement proportionnel convenu, qui ne tarderait pas à être suivi d'un désarmement simultané.

Une autre constatation, c'est qu'il serait fort difficile au gouvernement prussien de faire une nouvelle irruption en France. Outre les difficultés matérielles et la résistance de la France, il trouverait l'opposition des gouvernements de l'Europe, poussés par l'opinion bien autrement accentuée qu'en 1870. M. de Bismarck a été assez habile pour localiser les trois grandes guerres qu'il a eues à soutenir pour arriver au but de sa politique. Il ne réussirait certainement pas une quatrième fois. Il le sait, et cela l'engage à tempérer l'ardeur de la noblesse pillarde dont il est le chef.

— Aussitôt réunie, l'Assemblée nationale a reçu les projets des lois constitutionnelles complémentaires préparés pendant les der-

nières vacances par le conseil des ministres, et elle a décidé qu'ils seraient examinés par une nouvelle commission de trente membres. Celle-ci, qui a élu l'honorable M. de Lavergne pour son président, s'est de suite mise à l'œuvre avec bon sens et courage. En ce moment, elle a achevé l'examen du projet de loi relatif aux pouvoirs publics, dont M. Laboulaye a déjà lu le Rapport; elle a achevé de plus la loi électorale du Sénat, et commencé la loi électorale générale.

Les deux commissions des Trente qui l'ont précédée avaient agi tout autrement, avec une lenteur calculée, et elles ont particulièrement contribué à l'anxiété des deux dernières années. L'une de ces tristes commissions, présidée par M. le duc de Broglie, avait passé son temps, on s'en souvient, à inventer des « chinoiseries » pour empêcher M. Thiers, alors président de la République, de paraître à la tribune. L'autre, nommée après le 24 mai, et présidée par M. Batbie, s'était ingéniée à éterniser ses discussions, et avait finalement vu tous ses projets avorter devant l'Assemblée.

Dans peu de jours, la nouvelle Commission aura achevé la mission qui lui a été confiée, et si l'Assemblée suit l'exemple que lui a donné cette Commission, les trois lois complémentaires et le budget pourront être votés en peu de temps, les élections des deux nouvelles assemblées viendront à courte échéance, et le Gouvernement définitif sera constitué d'ici à peu de mois. Mais la majorité n'aura-t-elle pas quelque nouvelle défaillance, et les adversaires de l'ordre établi par les lois constitutionnelles du 25 février ne trouveront-ils pas moyen d'arrêter le cours actuel des choses?

En attendant, l'Assemblée nationale s'est livrée à plusieurs discussions importantes.

Elle a examiné, pour l'ajourner finalement, un projet de loi relatif à une nouvelle organisation des caisses d'épargne, dû à l'initiative de notre collaborateur M. de Malarce. La question reviendra.

Elle a adopté, en troisième lecture, le projet de loi relatif au régime des prisons, qui prescrit le rétablissement du régime cellulaire. C'est une grosse affaire qui n'est pas finie.

Elle discute en deuxième lecture le projet de loi relatif à la liberté de l'enseignement supérieur. Cette question a donné lieu à une vive discussion à propos de la collation des grades et de la reconnaissance, comme personnes civiles, de nouvelles universités, susceptibles de reconstituer les biens de mainmorte.

Plus on avance dans cette discussion, plus on voit que le débat porte sur une part du monopole que les congrégations religieuses veulent enlever à l'Université. Quant à l'enseignement libre, personne, si ce n'est M. Laboulaye et un peu moins M. Pascal Duprat, ne s'en occupe. Il sera étranglé entre les deux monopoles.

La question du monopole des chemins de fer a été aussi l'objet

d'une longue discussion à l'Assemblée nationale à propos de la concession des voies nouvelles. Cette discussion sera analysée dans notre prochain numéro. La Société d'économie politique s'est occupée dans sa dernière séance (v. p. 480) de ce sujet, qui se trouve aussi exposé dans un lumineux Rapport de M. Vuitry sur un ouvrage de M. Ch. de Franqueville (p. 502) et traité par M. Lamé Fleury dans notre précédent numéro.

En finances, l'Assemblée nationale a consenti à deux expédients.

Elle a décrété le remboursement de l'emprunt Morgan par la loi du 31 mai. Le ministre des finances est autorisé à affecter à la conversion ou au remboursement des 250 millions de cet emprunt une somme de rentes 3 0/0 de 14 millions et demi, empruntée au portefeuille de la Caisse des dépôts et consignations, compte d'emploi des fonds des Caisses d'épargne. Pour cela, une annuité de 17,300,000 francs sera inscrite au budget de 1876 et aux budgets suivants pendant trente-neuf ans, pour servir l'intérêt de 4 0/0 et l'amortissement de cette rente.

Elle a voté, par la loi du 2 juin, une série de mesures de surveillance et de répresssion complétant les lois fiscales de 1816 et 1818, ainsi que l'établissement de décimes additionnels à divers droits de douane, de contributions indirectes et du timbre. On attend de ces mesures, imaginées par M. Mathieu Bodet, le prédécesseur de M. Léon Say, un accroissement de quelques millions, soit par la diminution des fraudes, soit par l'effet de nouveaux décimes additionnels qui atteignent subrepticement l'impôt du sel, défendu jusqu'ici par la peur qu'on a des électeurs des campagnes, et qui est, selon nous, le plus mauvais des mauvais impôts.

— Le 20 mai, les représentants de dix-sept États ont signé à Paris le traité relatif à l'administration internationale des poids et mesures, notamment du système métrique.

Parmi les États européens, les seuls qui se soient abstenus sont: l'Angleterre, les Pays-Bas et la Grèce; parmi les États américains, quelques petites républiques de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud. On a lieu d'espérer, néanmoins, que les États d'Europe et d'Amérique, encore indécis en ce moment, ne tarderont pas à donner leur adhésion au traité. Ce traité règle les devoirs des États signataires relativement à la fondation et à l'entretien d'un Institut international permanent pour les poids et mesures, qui sera établi à Paris. Cet Institut sera administré par un personnel scientifique tout à fait indépendant de l'influence française, sous le contrôle d'un comité international composé de quatorze membres, tous hommes spéciaux, appartenant à différentes nations, parmi lesquelles l'Angleterre et les Pays-Bas seront représentés, quoique ces deux pays n'aient pas pris part au traité. Ce comité sera re-

nouvelé par moitié tous les six ans dans une conférence générale de délégués de tous les États intéressés. Le président nommé, ou plutôt désigné, du comité est le général Ibanez, de Madrid; le secrétaire, M. Hirsch, professeur à Neufchâtel; le directeur de l'Institut, M. le professeur Govi, de Turin.

— Nous pourrions répéter ce que nous disions de l'Espagne en avril dernier. La jeune monarchie n'avance guère; on n'a obtenu aucun succès contre le carlisme, et l'organisation politique ne s'éclaircit point, malgré la déportation de douze généraux. On songe à de nouvelles Chambres, parce que le besoin s'en fait sentir et que la dictature est impuisante. Mais aboutira-t-on? ces nouvelles Chambres fortifieront-elles la monarchie? Le carliste Cabrera, le chef d'il y a quarante ans, a fait sa soumission; mais jusqu'à présent tout semble se borner à la reprise de ses titres et décorations. On dirait que le jeune roi est à la veille de dire à tout ce monde qui l'a induit en erreur : *vaya usted con dios!* et qui se traduit librement par notre « allez au diable. »

— Il vient de se tenir à Gotha un congrès qui a eu pour objet l'entente et la fusion des deux partis ouvriers en Allemagne. Ce congrès a été alternativement présidé par M. Hasenclever, le président des Lassaliens et par M. Geib, un des principaux meneurs dn groupe républicain d'Eisenach. Nous reviendrons sur le programme de ce congrès qui est l'entrée en campagne du parti républicain socialiste contre le césarisme allemand.

— La France vient de perdre, dans la personne de M. Charles de Rémusat, un des hommes dont le talent littéraire, le caractère et la vie politique l'ont le plus honorée. Nous devons, ici, un souvenir au partisan éclairé des idées économiques. Nous l'entendions après février 1848, au sein de l'Académie des sciences morales, recommander, comme un remède aux aberrations publiques, l'enseignement de l'économie politique. En 1840, pendant qu'il était ministre de l'intérieur, il fit sur la charité légale une circulaire qui est restée un modèle. Naguère, il faisait tous ses efforts, d'une part, pour tirer le Gouvernement français de l'imbroglio où venait de le jeter la dénonciation du traité de commerce, et, d'autre part, pour amener le Gouvernement anglais à reconstituer un autre traité sur des bases analogues. En sa qualité de ministre des affaires étrangères, il a été, par sa haute réputation, par l'aménité de son caractère et par l'élévation de ses sentiments, le très-utile coopérateur de M. Thiers pour conclure la libération du territoire. Il emporte l'estime de ses contemporains, la reconnaissance de la France et la sympathie de tous ceux qui ont pu le connaître.

Paris, le 14 mai 1875.

JOSEPH GARNIER.

Bibliographie économique.

(PUBLICATIONS DU MOIS DE MAI 1875.)

ALECSANDRI. *De l'établissement d'une bourse légale à Bucharest.* In-8°, 15 p. et 1 tableau. Imp. Jouaust.

AT (R. P.). *La question ouvrière devant l'Eglise et la Révolution.* Discours prononcé dans la cathédrale de Tours, le dimanche 18 avril 1875, par le R. P. At, prêtre du S.-C. In-12, 32 p. Cattier

AUCOC. *Du régime des travaux publics en Angleterre,* par M. Charles de Franqueville Compte-rendu présenté à la Société de législation comparée. In-8°, 24 p. Cotillon et Ce.

BACOT (David.) *Notes sur l'instruction primaire en Hollande.* L'école neutre. In-8°, 48 p. Le Chevalier.

BAGEHOT (W.). *Lois scientifiques du développement des nations* dans leurs rapports avec les principes de la sélection naturelle et de l'hérédité. In-8°, 249 p. Germer-Baillière.

BARROT (Odilon). *Mémoires posthumes.* T. I. In-8°, XXXI-617 p. Charpentier et Ce.

BARTHOLONY (François). *Coup d'œil sur l'avenir financier de la France.* L'amortissement de la dette publique par voie de compensation et proposition d'un emprunt temporaire pour effacer les derniers vestiges de l'invasion. in-8°, 92 p. A. Chaix et Ce.

BILLETTE (Ad.). *Révision de la loi* du 10 décembre 1874 *sur l'hypothèque maritime.* In-16, 187 p. Dubuisson et Ce.

BLAY. *Revue commerciale de la Réunion* pour l'année 1874. In-4° à 2 col., 32 p. St-Denis (Réunion), imp. Drouhet fils.

BOISTEL, agrégé et chargé du cours à la Faculté de droit de Paris. *Précis du cours de droit commercial* professé à la Faculté de droit de Paris ; 2e fascicule, contenant la préface et le livre III du Code de commerce (faillites et banqueroutes). In-8°, 609-808 p. Thorin.

BONALD (DE). Œuvres de M. de Bonald. *Essai analytique sur les lois naturelles de l'ordre social.* Du divorce considéré au XIXe siècle relativement à l'état domestique et à l'état public de société. Pensées sur divers sujets. Discours politiques. In-8°, 604 p. Leclère, Reichel et Cie.

— *Mélanges* littéraires, politiques et philosophiques, 4e édition, t. I et II. In-8°, 1214 p. Leclère, Reichel et Ce.

— *Recherches philosophiques sur les premiers objets des connaissances morales.* Démonstration philosophique du principe constitutif de la Société. Méditations politiques tirées de l'Évangile. In-8°, 578 p. Leclère, Reichel et Ce.

BONNET (Victor). *Le crédit et les banques d'émission.* In-8°, XVI-316 p. Guillaumin et Ce.

BOULLET (Dr). *Remaniement de l'impôt foncier.* In-8°, 15 p. Orléans, imp. Puget et Ce.

BOURGADE. *Code pratique des lois sur le timbre* et de transmission des titres des Sociétés françaises et étrangères et sur la taxe du revenu des valeurs mobilières, suivi de la loi du 24 juillet 1867 sur les sociétés et de modèles de déclaration d'existence, d'engagement de représentant responsable, de relevé de conversions et transferts, et d'états de situation trimestrielle. In-8°, 86 p. Ramé.

CHAIS (Maurice). *Des droits successoraux de l'époux survivant.* Discours prononcé le 8 déc. 1873, à la séance solennelle de rentrée de

la conférence des avocats de Marseille. In-8°, 70 p. Marseille, imp. Barlatier-Feissat père et fils.

CHÉROT. *Les grandes voies de communication internationales*, par Auguste Chérot, ancien élève de l'École polytechnique et de l'École des mines. In-8°, 36 p., Lib. Guillaumin et Ce.

CLÉACH (F.) *Le personnel des douanes*. In-8°, 225 p. La Rochelle, imp. Ve Maréschal et Martin.

CLÉMENT-JANIN. *Notes sur les prix des denrées en Bourgogne*. In-8°, 34 p. Dijon, imp. Marchand.

COSSALLES (DE). *De l'impôt des chaises dans les églises*. In-8°, 8 p. Douniol et Ce.

COURCY (Alfred DE). *L'assurance sur la vie et la propriété*. In-18, 34 p. Anger.

— L'*Institution des caisses de prévoyance*. État de la question en 1875. Gr in-18, 40 p. Anger.

CROIZETTE-DESNOYERS. *Notice forestière sur les landes de la Gascogne*. In-8°, 55 p. Clermont (Oise), imp. Daix.

DELPECH (Dr). *Rapport* général à M. le ministre de l'agriculture et du commerce *sur les épidémies* pour les années 1870, 1871, 1872 fait au nom de la Commission permanente des épidémies de l'Académie de médecine. In-4°, 95 p. G. Masson.

Dictionnaire général de police administrative et judiciaire, publié par le journal des commissaires de police, 1er vol. (A.-E.). In-8°, 879 p. Versailles, imp. Aubert. Paris, 8, rue de Nesles.

Du crédit ouvrier et du droit au travail considéré dans ses rapports avec le crédit ouvrier. In-8°, 16 p. Lib. Guillaumin et Ce.

DUPANLOUP (Mgr.) *Étude sur la franc-maçonnerie* par Mgr. l'évêque d'Orléans. In-8°, 92 p. Paris Donniol et Ce.

DU PEYRAT. *Rapport sur les associations pastorales des Pyrénées*. In-8°, 63 p. G. Masson.

DUPUY (Dr L.-E.). *De la situation des invalides en Allemagne et en Autriche-Hongrie*. In-8°, 328 p. Dumaine.

Étude sur l'émigration considérée au point de vue de l'intérêt politique et social et de l'avenir colonial de la France ; par M. de M. In-8°, 70 p. Lyon, imp. Vingtrinier.

Exposition universelle de Vienne en 1873. France. Commission supérieure. *Rapports*. T. IV. Gr. in-8°, 669 p. Imp. nationale.

FLOURENS (Emile). *Organisation judiciaire et administrative de la France et de la Belgique*, 1814-1875. In-8°, 404 p. Garnier frères.

FOLLEVILLE (Daniel DE). *De la possession précaire*. In-8°, 43 p. Marescq aîné.

FONVIELLE (DE). *Le mètre international définitif*. In-18, XVI-141 p. G. de Masson.

Fortifications (les) dans leurs rapports avec la propriété. Rapport et projet de loi présentés à la Commission instituée par décision du président de la République, du 7 juillet 1874, pour préparer la révision de la législation des servitudes défensives, par M. le conseiller d'État Tourret, ministère de la guerre. In-4°, 252 p. Imp. nationale.

HUARD (Adolphe). *Les grands bienfaiteurs de l'humanité*. Gr. in-18, 355 p. Berche et Tralin.

GLASSON (E.), professeur agrégé à la Faculté de droit de Paris. *Éléments du droit français* considéré dans ses rapports avec le droit naturel et l'économie politique. vol. In-18, jésus, VII-953 p. Guillaumin et Ce.

GOUBAREFF. *Rénovation sociale basée sur les lois de la nature*. Philosophie. Religion. Discussions entre Mlle Nina Galvine à l'âge de 13 ans et Démétrius Goubareff, auteur du testament contemporain. 2e édition. In-18, jésus, 229 p. Ghio.

GROS DE VEAUD. *Loterie et assurance*. Réponse à M. Alfred de Courcy. In-18, 39 p. Guillaumin et Ce.

JANET (Paul). *Le matérialisme contemporain*. 2e édition. In-18, jésus, 171 p. Germer-Baillière.

— *Philosophie de la Révolution française*. In-18, jésus, 179 p. Lib. Germer-Baillière.

JOBBÉ-DUVAL. *Etude sur la condition résolutoire* en droit romain, l'histoire du retrait lignager et la vente à réméré. In-8, 240 p. Thorin.

KRANTZ (J.-B.). *Observations au*

sujet des chemins de fer d'intérêt général et local, et des lois des 16 juillet et 12 août 1871. In-8, 96 p. Delamotte et fils.

Lefebvre et Henry. *Projet de loi sur la liberté de l'imprimerie, de la librairie et du colportage*, présenté par M. Charles Lefebvre, sténographe à l'Assemblée nationale, et rapport fait au nom de la Commission chargée d'examiner ce projet, par M. Lucien Henry, avocat. In-8, 64 p. Paris, au siége de la Conférence Tocqueville, cité d'Antin, 29.

Lefort (J.). *Etudes sur la moralisation et le bien-être des classes ouvrières*. In-8, xiv-355 p. Guillaumin et Ce.

Léon. Notes présentées à l'Académie des sciences *sur le système métrique considéré dans son application aux monnaies*. In-8, 32 p. Dubuisson et Ce.

Le Play (E.). *L'organisation de la famille* selon le vrai modèle signalé par l'histoire de toutes les races et de tous les temps. Avec trois appendices, par MM. E. Cheysson, F. Le Play et C. Jannet. 2e édit., revue et corrigée. In-18, xxviii-440 p. Dentu.

Letellier. *Les chemins de fer projetés dans Paris*, par A. E. Letellier, ingénieur civil. In-8, 84 p. Vignon.

Loubens (Émile). *Manuel de morale pratique* à l'usage des écoles. 4e édit., 2 vol. In-18 jésus, x-304 p. Delagrave.

Maudsley (H.). *Le crime et la folie*. In-8, 301 p. Germer-Baillière.

Maurice. *Expériences comparatives de cultures* avec le fumier et les engrais commerciaux. Compte-rendu avec commentaires. In-8, 40 p. et 6 tableaux. Saint-Etienne, imp. Théolier et Ce.

Menier. *La société d'économie politique et l'impôt sur le capital*. In-16. 141 p. Guillaumin et Ce.

Monnaies, poids, mesures et usages commerciaux de tous les Etats du monde. 2e édit., entièrement refondue. Gr. in-8, viii-38 6 p., édité par la librairie Lemale, du Havre. Hachette et Ce.

Oudin (Léonel). *Le code de commerce mis en concordance*, article par article, *avec les principales législations étrangères*. In-18, xix-363 p. Marescq aîné.

Passy (Frédéric). *La solidarité du capital et du travail*. Conférence sur les intérêts et les devoirs réciproques des patrons et des ouvriers, faite le 14 avril 1874, à la mairie du Ier arrondissement de Paris. In-32, 302 p. Sandoz et Fischbacher.

Perrin (Albert). Etude administrative. *Des fournitures militaires dans l'armée nouvelle*. In-8, 48 p. Imp. Claye, les principaux libr.

Philippart. Lettres au *Journal des Débats* et au *National*. *Les grandes compagnies de chemins de fer et le nouveau réseau*. Les chemins de fer à bon marché. La Banque franco-hollandaise et le Crédit mobilier. Réponse aux calomnies, par S. Philippart Nouvelle édit. In-8, 79 p. A. Chaix et Ce.

Plocque. *Des cours d'eau navigables et flottables*, par Alfred Plocque, juge au tribunal de la Seine. 2e partie. Durand et Pédone-Lauriel.

Pradié et Le Play. *La méthode expérimentale et la loi divine*. Lettre de M. Pradié, député de l'Aveyron, et réponse de M. F. Le Play, ancien sénateur. In-18, 47 p. Dentu.

Proudhon. Correspondance de P.-J. Proudhon, t. IX, in-8, 384 p. Lib. Internationale.

— T. X, in-8, 384 p. Lib. internationale.

Quéant (l'abbé), curé de Lannoy. *Question d'économie sociale*. Assurance et religion. In-12, 24 p. Anger.

Rapport de la délégation ouvrière française à l'exposition universelle de Vienne, 1873. *Menuisiers en meubles sculptés*. Paris, in-8, 110 p. Ve A. Morel et Ce.

Reclus (Elisée). *La nouvelle géographie universelle*, La terre et les hommes. 6 livraisons. Gr. In-8, 16 p. Hachette et Ce.

Cet ouvrage contiendra environ 2000 cartes intercalées dans le texte ou tirées à part, et plus de 600 gravures sur bois. Il se composera d'environ 500 livraisons, soit 10 à 12 beaux volumes gr. in-8. Chaque volume comprenant la description d'une ou de plusieurs contrées, formera, pour ainsi dire, un ensemble complet et se vendra séparément. Chaque livraison, composée de 16 p. et

d'une couverture, et contenant au moins une gravure ou une carte tirée en couleurs, se vendra 50 cent. Il paraîtra régulièrement une livraison par semaine, le samedi. Six livraisons sont déjà en vente.

Rémont (Camille). *Union des œuvres ouvrières catholiques*. Congrès de Lyon. Compte-rendu de la 7e assemblée générale des directeurs d'œuvre (24-28 août 1874). In-8, 506 p. Goupy.

Renaud (Jules). *Coutumes et usages lorrains*. Les officiers du corps des perruquiers de Nancy, esquisse de mœurs locales, d'après des documents inédits. In-8, 67 p. Nancy, Wiener.

Richard (Henry). *Le triomphe progressif de la loi sur la force*. Etude historique rétrospective, traduite de l'anglais avec l'autorisation de l'auteur, par J. Butter, avec une préface de Fréd. Passy. In-32, 128 p. Sandoz et Fischbacher.

Ripert (Emile). *Essai sur la vente commerciale*. In-8, 250 p. Marescq aîné.

Royer (Mme). *Du percement de l'isthme américain*. In-8, 45 p. Guillaumin et Ce.

Salvador (Edouard). *La marine marchande à voile et à vapeur, et la marine militaire*; 2e édit. In-8, xv-195 p. Amyot.

Schmoll (Is.), avocat. *Traité pratique des brevets d'invention*, dessins, modèles et marques de fabrique, noms commerciaux, enseignes et autres désignations d'établissements et produits industriels, comprenant la législation étrangère et les traités internationaux; 3e édit., augmentée des nouvelles lois françaises et étrangères. In-8, vii-652 p Baudry.

Soleillet. *Voyage d'Alger à Saint-Louis du Sénégal par Tombouctou* (Conférence). In-18, 33 p. Avignon, imp. Séguinaîné.

Statistique de l'imprimerie en France, donnant l'importance comparée: 1o de la production des livres dans les principaux centres d'imprimerie; 2o d'un certain nombre de villes en France, en ce qui concerne l'impression des journaux politiques; 3o des divers départements, en ce qui concerne l'impression des journaux politiques. Le classement de certaines villes de France au point de vue de la production typographique. Un état comparatif de la production des livres dans quelques villes. Gr. in-8, 6 p. Paris, imp. Pillet aîné.

Système de contrôle instantané proposé aux grandes administrations et compagnies financières pour prévenir les fraudes et les erreurs dans le payement des intérêts et dividendes, et pour diminuer considérablement leurs frais de bureau, par J.-O. W. In-8, 16 p. Paris, imp. Noblet.

Valbezen (E. de). *Les Anglais et l'Inde* (nouvelles études). 2 vol. in-8, viii-904 p. Plon et Ce.

Valfrey (J.). *Histoire du traité de Francfort et de la libération du territoire français*, 2e partie. Du 12 oct. 1871 au 5 sept. 1873. In-8, 275 p. Amyot.

Vattier. *Emprunt Don Miguel* (emprunt portugais 1832). Résumé des travaux de M. H. Becker, avocat au bareau de Paris. In-8, 60 p. Baer et Ce.

Verneilh (baron de). *Une page d'administration paroissiale* en 1704. In-8, 20 p. Périgueux, imp. Dupont et Ce.

Villequez. *Les écoles de droit* en Franche-Comté et en Bourgogne. La Faculté de Droit de Dijon, In-8, 167 p. Thorin.

Wolowski, de l'Institut, *Eloge de Quételet*. Discours prononcé devant la Société de Paris. In-8, 14 p. Berger-Levrault et Ce.

Le Gérant: Paul BRISSOT-THIVARS.

TABLE

DES MATIÈRES DU TOME TRENTE-HUITIÈME.

TROISIÈME SÉRIE.

N° 112. — *Avril* 1875.

N° 113. — *Mai* 1875.

N° 114. — *Juin* 1875.

FIN DU TOME XXXVIII, 3e SÉRIE.



Erratum. Dans le no de mai, lisez : page 350 au lieu de 360, et pages 353, 354, 355, 356, au lieu de 355 à 358.

Paris — Typ. A. PARENT, rue Monsieur-le-Prince, 31.

